UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE — FACULTÉ DE DROIT D'AIX

Condition des Navires

au point de vue pénal

(Temps de Paix)

ÉTUDE DE DROIT INTERNATIONAL PUBLIC

THÈSE POUR LE DOCTORAT

SOUTENUE PAR

J.-E. BOISSIER

AVOCAT

Jury — M. Bry, doyen — *Président*
M. Bouvier-Bangillon, professeur — *Suffragants*
M. Politis, chargé de cours — *Suffragants*

ACAD. LEGISLAT. NIEL.

AIX
TYPOGRAPHIE ET LITHOGRAPHIE B. NIEL, RUE EMERIC-DAVID, 5
1901

A LA MÉMOIRE DE MON GRAND-PÈRE

ET A MES PARENTS

Condition des Navires au point de vue pénal

INTRODUCTION

A mesure que le navire s'éloigne des côtes et s'avance sur la haute mer, il échappe de plus en plus à l'action directe, à l'autorité immédiate des lois et des juridictions de tous les pays. Mais dans ces libres espaces où disparaît la souveraineté territoriale, la souveraineté juridique ne peut perdre ses droits. L'empire des lois doit s'exercer sur le navire, quelques lointaines que soient ses courses ; et c'est à cause même de son éloignement et de sa solitude parmi les océans, que la nécessité d'une loi devient pour le navire la première condition d'existence.

L'ordre régi par la loi est ici un principe constitutif indispensable. C'est dans une loi et dans elle seule, que le chef du navire puisera l'autorité nécessaire au bon gouvernement de son bord dans un intérêt commun ; c'est une loi aussi qui seule pourra intervenir de façon efficace dans la répression des abus de pouvoir de ce

même chef ; elle joue ici le double rôle et du levier qui donne la force et du contrepoids qui la restreint.

Quelle est la loi qui va régir le navire au cours de ses lointaines périgrinations ? L'idée la plus naturelle, celle qui se présente tout d'abord à l'esprit, paraît être celle qui soumet le vaisseau à la loi du pays auquel il appartient, sous les couleurs duquel il navigue, loi qu'on désigne sous le nom de loi du pavillon.

On semble trop souvent considérer cette soumission des navires à la loi du drapeau comme le résultat d'une fiction, d'une expression métaphorique, comme l'application d'un principe exceptionnel. Rien de semblable à notre avis, la loi de pavillon s'appliquant au contraire en vertu de la nature même des navires. Ces derniers ne sont pas seulement de plus ou moins vastes assemblages de bois et de métal, il y a en eux quelque chose de particulièrement vivant : une société constituée librement par un groupe d'hommes, appelés à vivre en commun pendant une certaine période et subissant l'autorité d'un chef, le commandant du navire. Cette réunion n'est pas fortuite, les divers membres sociaux ne sont point indépendants les uns des autres, tous doivent obéissance au capitaine, tous ont un rôle à remplir, jusqu'aux simples passagers qui doivent se conformer aux règlements du bord et s'abstenir de troubler l'ordre ou de gêner la manœuvre. Le navire est ainsi un groupement d'individus, organisé comme un petit Etat ; mais au contraire des Etats qui sont indépendants, le navire, lui, est placé sous l'autorité d'un chef, qui tient son pouvoir de la loi du pays auquel se rattache le vaisseau.

Rien de plus naturel que le navire, organisme unique, armé, équipé, constitué selon la législation de l'Etat dont il porte les couleurs, ne soit en général régi par sa loi nationale.

S'il en était autrement, les relations maritimes seraient incertaines ou impossibles. Quels graves inconvénients se produiraient, si les rapports entre capitaine et équipage variaient selon les diverses législations des pays parcourus. Pour remplir en entier leur rôle, les navires, qu'ils soient de guerre ou de commerce, doivent échapper le plus possible à l'empire des lois, des juridictions, des autorités étrangères.

Pour arriver à un pareil résultat, certains auteurs ont édifiés la théorie du territoire flottant. Ils assimilent les navires à des portions détachées du territoire, à des lambeaux de la patrie, où toutes les lois civiles et criminelles de celle-ci doivent évidemment s'appliquer.

Le territoire d'un pays, disent ces auteurs, n'est pas seulement cette portion du globe resserrée entre des montagnes, bornée par des fleuves ou par la mer : « tous les lieux sur lesquels un souverain exerce sa juridiction, qui sont soumis à sa puissance exclusive, forment le territoire (1). » Pour eux, aucune différence n'existe entre un navire et telle ou telle autre portion du sol national : « Le navire, a-t-on dit, est monté par des hommes qui font partie d'une nation, ces hommes obéissent à un chef, ce chef les commande d'après les lois

(1) Hautefeuille. Droits et devoirs des Neutres. — Tome II page 5.

qui lui sont prescrites par son souverain, celui-ci exerce donc une juridiction positive déléguée en pleine mer comme il l'exerce dans ses Etats (1). »

Evidemment cette théorie est séduisante en elle-même, mais ses conséquences sont inacceptables. Le plus hardi de ses défenseurs, de Cussy (2), en est arrivé à déclarer : « Qu'un vaisseau de guerre en pleine mer emporte avec lui sur l'Océan une souveraineté ambulatoire incontestable ; dans cette situation, il a même une sorte de territoire autour de lui, une atmosphère propre qui a pour mesure la portée de ses canons. » De plus, même maintenue dans des bornes moins vastes, l'idée de territorialité des navires (3) est taillée en brèche par un trop grand nombre d'exceptions, les conséquences que fait surgir cette théorie n'ayant jamais pu être suivies jusqu'au bout ni par la jurisprudence, ni par la doctrine.

Les raisons tirées de l'intérêt général de la navigation internationale et de l'intérêt particulier des navires et des Etats qui les possèdent, nous semblent être suffisantes pour démontrer la nécessité d'une loi unique à bord des vaisseaux, cette loi étant le plus possible la loi nationale.

Nous tâcherons dans le cours de cette étude de nous éloigner le moins possible de ce principe. Ce sera chose évidemment facile, pour les navires en haute mer, dans

(1) de Rayneval. De la liberté des mers. — Tome I, page 27.

(2) de Cussy. Phases et causes célèbres du droit maritime des nations. — Tome I, page 147.

(3) Voir réquisitoire de l'avocat général Dupin, procès de la duchesse de Berry. Cassation 1832.

ces espaces sans maîtres, où les vaisseaux se trouvent avec tous leurs moyens, la compétence pénale à leurs bords appartiendra évidemment à la loi de leur pavillon, la seule que les bâtiments et leurs équipages doivent être sensés connaître.

Il en sera de même dans la mer côtière, qui n'est qu'une portion de mer libre, n'appartenant pas à l'Etat riverain et n'étant pas dominée par lui. La compétence pénale pour les infractions commises sur ces eaux ne peut appartenir qu'à l'Etat du pavillon des navires à bord desquels elles ont été commises, sauf, bien entendu, à reconnaître à l'Etat côtier le droit d'appliquer sa loi aux crimes et délits, battant en brêche les quelques droits de servitude qu'on lui a concédé sur cette mer.

Mais une fois sur la mer nationale, sur ces havres, rades et ports. qui constituent le territoire maritime d'un Etat, la situation du navire subit un changement. A l'intérêt du vaisseau, vient se heurter l'intérêt de souveraineté de l'Etat côtier ; l'un ayant besoin de demeurer le plus possible dans le champ d'application de sa loi nationale, qui est sa loi constitutive ; l'autre, prétendant obliger, au nom de sa sécurité même, tous les étrangers qui résident sur son territoire à tomber sous la compétence de ses lois fondamentales. La résolution de ce conflit de compétence constituera la partie la plus importante de cette étude. Ce sera là notre troisième et dernier chapitre ; la compétence pénale à bord des navires en haute mer, puis en mer côtière, constituant la première et la seconde partie de notre travail.

Mais de ce fait que c'est la loi de la nationalité du

navire qui en général règne à son bord, il résulte que nous sommes conduits à jeter un rapide coup d'œil sur les principes qui président à l'acquisition de la nationalité des navires, ainsi qu'à la preuve de cette nationalité.

CHAPITRE PRÉLIMINAIRE

De la Nationalité des Navires

La nature propre des relations maritimes exige, que la sécurité de la mer, soit garantie d'une manière aussi complète que possible, et cela non pas seulement en temps de guerre mais encore en temps de paix ; c'est le droit international qui apporte à l'intercourse maritime, sa garantie la plus importante, par l'obligation de nationalité, qu'il impose à tous les vaisseaux courant les océans, sous peine d'être traités en pirates, d'être mis hors la loi.

Tous les navires doivent relever d'un Etat, offrant à sa propre marine sa protection légale, et aux autres nations des garanties contre les agissements de ses navires nationaux.

Les divers Etats sont libres d'imposer des formalités diverses à l'acquisition de leur nationalité. Il ne peut y avoir de difficulté pour les vaisseaux de guerre, leur nationalité consiste à faire partie de la marine militaire de tel ou tel pays, à être affectés à son service, et à être commandés par des officiers de sa marine militaire. Mais pour les bâtiments marchands, on tient généralement compte d'une, de plusieurs ou de toutes les conditions suivantes :

1° Lieu de construction ;
2° Indigénat du propriétaire ;
3° Indigénat du capitaine et des officiers du bord ;
4° Indigénat de l'équipage.

La grande variété des législations, sur cette matière, a suggéré, à plusieurs, l'idée que les nations devraient s'entendre à ce sujet pour adopter des règles identiques. C'est, il nous semble, se placer à un faux point de vue. Dans chaque état, en effet, le législateur doit pourvoir aux intérêts nationaux ; or, les intérêts des divers pays n'étant point semblables, les lois par cela même, doivent différer. Evidemment, dans un Etat où les capitaux sont abondants et où, par conséquent, il est inutile d'appeler l'argent étranger, on exigera que le navire soit dans son entier entre les mains des nationaux. Toutes ces questions relatives à la flotte marchande des Etats, ont un caractère tout particulier d'économie nationale, et demandent autant que possible à échapper aux réglementations du Droit des Gens. De plus, il existe une autre raison, et non la moins importante, c'est celle qui est basée sur le droit de juridiction des Etats, l'étendue de ce droit étant d'autant plus considérable en mer pour tel ou tel pays, suivant qu'il rendra plus ou moins facile l'acquisition de sa nationalité.

En la matière, notre législation française date du décret du 21 septembre 1793, connue sous le nom d'Acte de Navigation. Il exigeait trois conditions pour qu'un navire fut français :

« Aucun bâtiment ne sera réputé français..... s'il n'a été construit en France, ou dans les colonies et posses-

sions françaises..... s'il n'appartient entièrement à des français... si les officiers et les trois quarts de l'équipage sont français. »

Cette dernière condition n'a pas varié depuis et a été confirmée par le décret du 21 avril 1882, déclarant que le personnel de la machine devait être composé de français pour les trois quarts ou moins. L'indigénat du capitaine, des officiers et des trois quarts de l'équipage a, en effet, une grande importance au point de vue spécial qui nous occupe, c'est-à-dire au point de vue pénal.

A bord des navires, le capitaine, ou, à son défaut, ses seconds, représentent l'Etat. Ce sont de véritables magistrats, investis du pouvoir de constater les infractions, de faire arrêter les coupables, de prononcer même des sentences. En outre, la nationalité de l'état-major d'un navire présente un autre intérêt. Au terme des articles 1384 du Code civil et 221, 223, 230 du Code de commerce, le capitaine (ou à son défaut ses seconds) est civilement responsable des fautes commises par son équipage dans l'exercice de ses fonctions, de même des fautes commises par les passagers de son navire, s'il est prouvé qu'il aurait pu y mettre obstacle. L'obligation de nationalité chez l'armateur, se rattache au même ordre d'idée. Il peut être rendu responsable dans le cas de naufrage volontaire (baraterie), dans le cas de piraterie, ainsi que dans le cas d'autres infractions, moins graves et plus fréquentes, contre les réglements relatifs aux passagers, à leur bien être ou contre ceux relatifs à la sécurité du navire. Ces contraventions se transforment en délit lorsqu'elles entrainent mort d'hommes, et les poursuites

ont lieu du chef d'hommicide par imprudence ; elles peuvent se transformer en crimes lorsque ces infractions s'appliquent aux règlements sanitaires des épidémies (transport défendu des contaminés).

Pour ce qui est du lieu de construction, l'influence du du libre échange, et la nécessité d'augmenter notre marine marchande, firent à certaines époques modifier le décret de 1793. C'est ainsi que l'ordonnance du 14 février 1819, confirmée par celle du 24 février 1827, permet aux armateurs français d'obtenir la francisation des navires de construction étrangère qui avaient fait pendant 5 ans la pêche à la morue. Le Gouvernement de juillet abolit cette exception en 1830. Plus tard, au contraire, le Gouvernement impéral, frappé de l'impossibilité pour nos armateurs de soutenir la concurrence étrangère, édicta la loi du 19 mai 1866, admettant, moyennant un faible droit les navires construits à l'étranger au bénéfice de la francisation ; ce que confirma plus tard la loi du 7 mai 1881 et la loi du 31 juin 1892.

L'acte de navigation exigeait en outre une autre condition ; le propriétaire d'un navire devait être français pour que son navire soit revêtu de cette nationalité. La loi des douanes du 17 juin 1845 restreignit cette règle en exigeant seulement que la moitié au moins des propriétaires fussent nationaux. Pour une société en nom collectif, il faudra donc que la moitié du capital que représente le navire, appartienne à des français. C'est bien là, en effet, ce que tend à décider le jugement du 26 mai 1884 du tribunal de la Seine (1). — Mais il ne saurait en

(1) J. D. Droit international Privé. 1885 p. 192 : « Bien qu'une

être de même pour une société anonyme, ici le nom des associés est inconnu, il s'absorbe dans la personnalité de la société. Pour connaître la nationalité d'un navire appartenant à une société de ce genre, on est forcé de recourir à une présomption, on examinera où est le siège de cette société et de ce signe extérieur on concluera à sa nationalité, les capitaux étant considérés comme fournis par les nationaux du pays ou se trouve le siège d'une société anonyme.

Trois conditions sont aujourd'hui (1) requises pour qu'un navire soit français : il doit avoir été construit sur le territoire français — ou avoir été francisé — le capitaine, les officiers et les trois quarts de l'équipage doivent être revêtus de la nationalité française — le navire doit de plus appartenir à des nationaux pour plus de la moitié de sa valeur. — En outre trois circonstances particulières revêtent de plein droit un navire de la qualité de Français : tout navire échoué sur nos côtes, acheté par des français est français, si les réparations qu'il a subies sont du quadruple du prix d'achat (27 vendemiaire, an II); de même est français tout navire capturé et déclaré de bonne prise ; ainsi que les bateaux confisqués pour contraventions aux lois de la République.

Ces trois conditions admises sous la révolution, existent encore de nos jours, et sont énumérées dans le rè-

société en nom collectif constitue un être moral distinct des associés qui l'ont formée, il peut s'en suivre qu'elle soit en droit une personne jouissant d'un statut différent de celui de ses membres ».

(1) Acte de navigation. Loi du 19 mai 1866. Décret du 25 av. 82.

glement général du Ministère de la Guerre et des Colonies de 1867.

Nous devons maintenant jeter un rapide coup d'œil sur la législation internationale (1).

En Allemagne (2), n'ont droit au pavillon allemand que les navires marchands qui sont exclusivement la propriété des nationaux. Sont considérées comme nationaux les personnes juridiques, corporations enregistrées et sociétés par actions qui ont leur siège en Allemagne (il faut entendre ici par siège, le centre principal des affaires ; les navires appartenant à la succursale d'une entreprise dont le siège est à l'étranger, n'ayant pas droit à la nationalité allemande), ainsi que les sociétés en commandites par actions qui ont leur siège dans l'Empire Allemand, et dont tous les associés solidairement responsables, sont nationaux. Le domicile du propriétaire, la nationalité du capitaine et de l'équipage, ainsi que celles des actionnaires d'une société, est indifférente à l'acquisition de la nationalité allemande. Mais, aussitôt qu'une des personnes qui doivent avoir la nationalité allemande, la perd, ou qu'une partie du navire passe dans les mains d'un étranger, ne fut-ce que par héritage, le navire perd sa nationalité.

En Autriche-Hongrie (3) pour être inscrit sur le registre maritime ce qui donne droit de porter le pavillon national, il faut :

(1) Annuaire de l'Institut de droit international, tom. 15, page 31.

(2) Loi concernant la nationalité des N. de Commerce et leur droit de porter le pavillon fédéral, § 2 de la loi du 27 octobre 1867, 1er juin 1870, 28 juin 1873 et 31 novembre 1873.

(3) Autriche, loi du 7 mai 1879. Hongrie, art. 14, loi de 1879.

1° Que le navire soit au moins pour deux tiers la propriété des nationaux (sont assimilés aux nationaux les sociétés anonymes établies en Autriche-Hongrie et y ayant leur siège principal).

2° Que le port d'attache (heimathshafen) soit situé en Autriche-Hongrie (sera considéré comme port d'attache, celui à partir duquel l'armateur exerce la navigation avec le navire (1).

3° Sur les navires au long cours, le capitaine et ses lieutenants doivent être nationaux,

Le navire est rayé des registres de nationalité, s'il cesse de servir au commerce maritime — s'il a disparu, ou ne répond plus aux conditions exigées.

Dans la Grande Bretagne (2), le navire doit être la propriété de sujets britanniques soit par naissance, soit par naturalisation ou bien doit appartenir à des corporations établies et ayant le centre de leurs opérations dans le Royaume-Uni, ou dans une des possessions britanniques, conformément aux lois du Royaume ou de cette province.

En Italie, le Code de la Marine marchande, art. 40, formule les prescriptions suivantes : Le navire doit appartenir à des italiens, ou à des étrangers qui ont eu pendant 5 ans domicile en Italie — de plus, le navire doit avoir été jaugé, conformément aux règles établies par les articles 262 à 291 du Règlement du 20 novembre

(1) « Von velchem aus mit dem Schiffe die Seefart Betrieben werden soll ».

(2) Merchant Shipping act 1854, 10 août.

1879. Toutefois, les étrangers qui n'ont ni domicile, ni résidence dans le Royaume, peuvent participer à la propriété des navires nationaux jusqu'à concurrence d'un tiers. Les sociétés en nom collectif et en commandite, même si leur siège est à l'étranger, sont considérées comme nationales si un des associés solidaires dont le nom figure dans la raison sociale est italien. Les sociétés de cette nature, composées d'étrangers, mais qui ont leur siège en Italie, sont considérées comme des étrangers domiciliés en Italie. Quant aux sociétés anonymes, elles sont réputées nationales, si leur siège principal est en Italie.

Tout navire italien perd la nationalité italienne, si :

1° Il reste deux ans sans donner de ses nouvelles ;

2° Il change de nom ou de configuration ;

3° Il a sombré dans un naufrage ou si il a été démoli.

4° Il passe totalement dans les mains d'étrangers.

Aux Etats-Unis de l'Amérique du Nord, le registre des navires américains, ne mentionne que les navires qui sont la propriété de citoyens des Etats-Unis, et qui ont été construits en Amérique. Mais cependant les navires appartenant à des américains, ont le droit de porter le pavillon des Etats-Unis, et jouissent de la protection que leur Gouvernement accorde à ce pavillon, même si ces vaisseaux, n'ont pas été construits en Amérique ; mais ils ne sont pas enregistrés.

L'Institut de droit international (1), s'est particulière-

(1) Annuaire de l'Institut de Droit International. Tome 15. Session de Venise (septembre 96), pages 201 et 202 et Revue D. internat. Public, t. III, page 660.

ment occupé de la question, après un rapport présenté par un de ses membres, dans sa session de Venise (30 septembre 1896), il vota, les règles suivantes, relatives à l'usage du Pavillon National :

*Section I^re^*. Article I^er^. — Le navire doit être inscrit sur les registres tenus par des fonctionnaires compétents conformément aux lois de l'Etat.

Article II. — Pour être inscrit le navire doit être pour plus de la moitié la propriété de nationaux, ou d'une société en nom collectif ou en commandite simple dont plus de la moitié des associés personnellement responsables sont nationaux — ou encore d'une société par actions (anonyme ou par commandite) nationale, dont les deux tiers au moins des membres de la direction, sont nationaux. — La même règle s'applique, aux associations et autres personnes juridiques possédant des navires.

Article III. — L'entreprise, qu'il s'agisse d'armateurs individuels, de sociétés, de corporations, doit avoir son siège dans l'Etat dont le navire doit porter le Pavillon, et où il doit être enregistré.

Article IV. — Chaque Etat déterminera les conditions à remplir, pour qu'on puisse être nommé capitaine ou premier officier d'un navire de commerce, mais la nationalité du capitaine ou de l'équipage ne formera pas une condition pour l'acquisition ou la perte du droit au pavillon national.

Section II. — Perte du Droit au Pavillon d'un Etat.

Article V. — La perte d'une des conditions, dans laquelle ce droit peut être obtenu, ne le fera perdre, qu'a-

près que le navire aura été rayé sur le registre. Cette radiation, se fera à la requête des propriétaires ou de la direction du navire, ou d'office par l'autorité chargée de tenir le registre.

La nationalité des navires une fois réglée, il importe de la connaître et au besoin de la vérifier.

En haute mer, cette notion de la nationalité des navires, a une très haute importance au sujet de la surveillance exercée sur les navires de commerce par les organes de la marine militaire ; mais c'est surtout en temps de guerre qu'il est nécessaire d'être fixé là dessus pour pouvoir établir la distinction entre vaisseaux neutres et belligérants au point de vue du droit de prise. Sans doute, l'Etat de Guerre restreint toujours dans une certaine mesure (1) le droit des neutres, mais toutefois ces derniers conservent toujours une situation bien préférable à celle des puissances en conflit.

De même dans les eaux intérieures, et les eaux côtières d'un Etat, la connaissance de la nationalité des navires qui y séjournent est pleine d'intérêt. Selon qu'il s'agit de nationaux ou d'étrangers, telle ou telle loi pénale est applicable. Certaines faveurs sont aussi accordées aux nationaux, telles que le monopole du cabotage, de la pêche côtière ou l'application des tarifs spéciaux des Douanes.

Quand un navire remplit toutes les conditions exigées par la loi de son pays, il est en possession de la natio-

(1) Questions relatives à la contrebande de guerre et obligations du blocus.

nalité de ce pays ; mais pour la facilité des relations internationales, cette nationalité doit se manifester par un signe extérieur. Ce symbole visible, cet emblême de nationalité c'est le Pavillon.

Chaque Etat est libre de choisir ses couleurs, mais (1) on peut au nom du Droit des Gens empêcher un Gouvernement de faire usage d'un pavillon déjà existant.

Le pavillon se porte en poupe, ou bien à la corne d'artimon. En France, il est formé de trois couleurs, disposées en bandes égales, le bleu attaché à la gaule, le blanc au milieu, le rouge flottant à l'air (2).

La nationalité d'un navire se reconnaît du reste à d'autres signes plus ou moins importants. Le simple aspect d'un bateau, sa forme, sa couleur, sont pour des yeux expérimentés des indices suffisants. D'autre part, le nom du navire, l'inscription du port d'attache, sont des indications fort sérieuses, sanctionnées par la rigueur des législations (3).

L'importance du pavillon est si considérable, qu'il est formellement interdit à un navire de se servir d'un pavillon d'un Etat, sans l'autorisation expresse de cet Etat. Ce serait là, en effet, déguiser sa propre nationalité pour en usurper une autre. L'usurpation du pavillon constitue une infraction de Droit des Gens (4), universelle-

(1) Bluntschli. Droit international codifié. Traduction Lardy (1881). Regle 324.

(2) Loi du 27 Pluviose, an II. 1er août 1830.

(3) Le déplacement ou l'altération des lettres constituent en effet des infractions.

(4) Les diverses législations punissent sévèrement ces manœu-

ment blâmée. Les Etats de l'Amérique s'en sont néanmoins rendus assez souvent coupables. Dans la guerre civile brésilienne de ces dernières années, les Etats-Unis de l'Amérique du Nord expédièrent aux brésiliens révoltés un torpilleur de haute mer, l'amiral Peixoto, sous le pavillon britannique. L'Amirauté Anglaise fort emue fit faire par ses croiseurs, une démonstration navale sur les côtes de la République Argentine pour appuyer ses énergiques revendications.

Un Etat peut au contraire accorder à tel autre Etat le droit de naviguer sous son pavillon. Au siècle dernier les navires appartenant aux villes hanseatiques de l'Allemagne du Nord, naviguaient sous pavillon danois pour jouir du traité conclu entre le Danemark et les pirates barbaresques. De nos jours, pareille question peut se poser pour la Suisse ; plusieurs fois les propriétaires armateurs de la République Helvétique, réclamèrent la création d'un pavillon. En 1864, le conseil fédéral refusa, s'ap-

vres frauduleuses. Ainsi, l'act anglais du 20 Août 1853 contient dans l'article 33 les prescriptions suivantes :

« Vu la nécessité d'empêcher l'usurpation du pavillon anglais et de la nationalité anglaise tout officier au service de sa majesté, tout employé des Douanes, est autorisé à saisir en pleine mer, ou dans tout port anglais, et à conduire devant la Haute Cour de l'Amirauté, tout individu ayant cherché, en arborant le pavillon anglais, à faire passer pour anglais un navire appartenant pour tout ou partie à des individus non autorisés par la loi à être propriétaires de bâtiments anglais.

En France la loi du 27 vendémiaire, an II édictait une peine de 6000 livres contre tous les individus prêtant leur concours à la francisation de navires étrangers. Ces dispositions ont été reproduites dans le Règlement Général du 7 novembre 1866. »

puyant sur ce fait que pour avoir un pavillon national maritime, il faut être en possession d'une flotte de guerre qui puisse, s'il en est besoin, faire respecter les couleurs nationales. Aussi les armateurs helvétiques sont-ils dans la nécessité, d'emprunter le pavillon d'un Etat, généralement c'est le pavillon Allemand (1).

Mais le fait de naviguer sous un pavillon, n'est point par lui-même, une affirmation de nationalité suffisante. Elle a besoin d'être corroborée ; d'où nécessité pour les navires de faire la justification de leurs couleurs.

Dans la mer côtière, les navires de guerre de l'Etat riverain ou ceux de l'Etat dont le pavillon a été arboré, ont le droit de s'enquérir de la véracité du pavillon. En haute mer tous les navires de guerre ont le droit de se livrer à une enquête à ce sujet ; ils exercent en effet sur la mer libre une véritable protection internationale, et cette reconnaissance de nationalité à laquelle ils se livrent, se justifie pleinement par l'intérêt qu'ont toutes les nations maritimes à se prêter une mutuelle assistance, pour tout ce qui peut assurer la sécurité de la navigation.

L'enquête du pavillon se réalise de la manière suivante : Le navire de guerre qui rencontre un navire marchand arbore son pavillon pour l'inviter à hisser ses couleurs. Pour attirer d'une façon indiscutable l'atten-

(1) En 1871, un croiseur français s'empara dans la mer du Nord, du vaisseau *La Palme*, appartenant aux Missions Evangéliques de Bâle et navigant sous pavillon prussien. Cette capture était fort légitime, cependant à cause du caractère eminemment pacifique du navire, le Tribunal des prises ordonna sa restitution.

tion du marchand, le croiseur tire à blanc un coup de canon dit de semonce, d'assurance (affirming gun), suivi bientôt dans le cas de refus d'un coup à boulet dans les avants du navire. Le navire de guerre signale au marchand de se mettre en panne et envoie à bord un canot portant un officier chargé de reconnaître la nationalité du navire en demandant l'exhibition des papiers de bord. L'officier devra agir avec tact et prudence, et si les soupçons ne sont pas fondés, il se retirera immédiatement. Dans le cas contraire, ou bien si le marchand refuse d'exhiber ses papiers, le commandant du navire de guerre prendra telles mesures qu'il jugera convenables. Une fois que la sommation de hisser les couleurs a été faite, le commandant du croiseur ne doit rien épargner pour qu'elle soit suivie d'effet, sinon il compromettrait son prestige, en même temps que celui de son pavillon (1).

Symptomatisée par le pavillon, la nationalité des navires doit être établie de plus de façon indubitable.

Il ne peut y avoir de difficulté pour les navires de guerre ; la forme spéciale de ces organes de combat les rend reconnaissables, même aux yeux les moins expérimentés. De plus, certaines nations (2) ont un pavillon spécial affecté à leur marine de guerre ; en tous cas, tous les Etats ont adopté la flamme d'étamine, flottant au grand mât.

Quant aux navires de commerce, ils trouvent dans les

(1) Perels. Droit maritime international, p. 75.
(2) Dans ce cas l'Espagne, la Grande-Bretagne, la Russie.

papiers de bord tout un faisceau de preuves de leur nationalité.

Le nombre, la formule, la nature de ces papiers sont réglés par la loi nationale des navires dans les codes de commerce maritime. Ainsi en France, l'art. 226 du code de commerce porte que le capitaine est tenu d'avoir à bord : 1° L'acte de propriété du navire ; 2° l'acte de francisation ; 3° le rôle de l'équipage ; 4° les connaissements et chartes-parties ; 5° les procès-verbaux de vente ; 6° les acquits des douanes.

Hubner compte jusqu'à 11 documents servant à prouver la nationalité du navire, d'autres s'en tiennent à 5 ou 6. Cette discussion n'a du reste aucune espèce d'importance, comme le fait remarquer Pasquale Fiore (1) ; il faut plutôt en cette matière faire attention à la substance des titres qu'à leur nombre. De tous ces titres, le plus important, le seul nécessaire au point de vue qui nous occupe, c'est l'acte autorisant le navire à porter le pavillon national.

En France, ce titre porte le nom d'acte de francisation. Il est délivré au bureau des douanes du port auquel appartient le navire, après de nombreuses formalités (serment, cautionnement, etc.), réglées par décret du 27 vendémiaire an II, la loi du 9 juin 1845 et le règlement de 1866. Il est signé par le ministre des finances.

L'équivalent de notre acte de francisation est en Angleterre le certificat d'enregistrement, réglé par le mar-

(1) Pasquale Fiore. Droit international public (1885), page 475, tome II.

chant schipping act du 10 août 1854. Une fois l'enregistrement du navire obtenu, le registrar délivre un certificat le constatant et donnant aux vaisseaux le droit de naviguer sous le pavillon britannique. Aux Etats-Unis, se sont des agents de la douane qui délivrent aux armateurs un titre analogue.

En Allemagne, on accorde un certificat d'immatriculation constatant l'inscription des navires sur le livre de navigation. Ce titre mentionne les faits qui donnent aux navires, le droit d'arborer le pavillon de l'Empire, les faits relatifs à la propriété, le port d'attache (Heimathshafen en Registerhafen).

En Italie le Code de la Marine marchande a été modifié à ce sujet par la loi du 24 mai 1877, qui déclare « Aucun navire ne peut être considéré comme national s'il n'est pourvu d'un certificat de nationalité ».

De même la loi belge du 20 janvier 1873 exige que pour qu'un navire puisse arborer le pavillon national il faut qu'il soit muni de la lettre de mer (Seepass) émanant du ministère des finances et mentionnant le nom du navire, son signalement, ainsi que le nom du capitaine et de l'armateur.

En Autriche enfin, la Registerbrief qu'on délivre aux navires austro-hongrois a la plus grande analogie avec notre acte de francisation.

Maintenant que nous sommes renseignés sur la nationalité des navires, il nous reste à nous demander avant de pénétrer dans le cœur même de notre sujet, qu'est ce qu'un navire au point de vue pénal ?

La réponse découlera forcement de ce que nous avons

dit plus haut, de la constitution des navires et de leur définition même : « Tout bâtiment destiné à la navigation maritime et placé sous l'autorité d'un chef reconnu par la loi ».

Ainsi, tout bâtiment, quelque faible que soit son tonnage, sera réputé navire au point de vue pénal pourvu qu'il jouisse d'une organisation régulière, et qu'il soit placé sous les ordres d'un chef reconnu. Rentreront dans la catégorie des navires, les bateaux de pêche, les yachts, les remorqueurs dirigés par un patron, les embarcations dépendant du navire ; devront être écartées au contraire, les petites barques de pêche, montées par un ou deux hommes, ainsi que les petits canots plaisanciers.

Il y a quelques années, le yacht anglais, *la Mignonette*, sombra au large du cap de Bonne-Espérance. L'équipage disparut presqu'en entier, seuls quelques matelots et un mousse réussirent à se sauver dans une petite embarcation ; ils errèrent longtemps sur la mer en proie à d'horribles souffrances ; le mousse fut égorgé et dévoré par les survivants. Quelques jours après un navire recueillit les naufragés et les ramena en Angleterre.

La juridiction anglaise n'était point compétente en tant qu'intervenant pour la répression d'un crime accompli en pleine mer, à bord d'un navire de l'Amirauté ; mais il existait une loi soumettant à la compétence des tribunaux britanniques, tout individu ayant servi deux mois auparavant sur un des navires du Royaume-Uni. Elle fut appliquée (1) ; il n'y avait pas à proprement par-

(1) Les survivants furent condamnés à mort par la Cour d'as-

ler, de loi nationale au navire, parce qu'il n'y avait pas de navire ; le canot ou agonisaient les naufragés, pas plus que le radeau de *la Méduse*, ne possédant le caractère d'organisation inhérent à l'existence même des vaisseaux.

---

sises et presque aussitôt après graciés, étant considérés comme n'ayant pas pu être en possession de leur libre arbitre.

CHAPITRE PREMIER

Des Navires sur la Haute Mer

La haute mer ne fait partie du territoire d'aucun Etat, aucune nation ne peut avoir sur elle ni droit de propriété, ni droit de juridiction, cette route commune de tous les peuples, faisant partie du patrimoine commun de tous les Etats.

Le principe de la liberté de la haute mer, est de nos jours universellement reconnu tant par les publicistes, que par la pratique internationale. Il n'en fut pas toujours ainsi.

Au moyen âge, Venise réclamait un droit de propriété sur l'Adriatique, qu'elle symbolisait par le mariage du Doge et de la mer (1). D'autres cités italiennes, Pise et Gênes, avaient des prétentions de domination absolue sur la mer de Ligurie.

Les Portugais, se fondant sur les bulles pontificales d'Alexandre III (1493) voulaient interdire aux Espagnols les mers de l'Afrique Occidentale, pendant que les rois de Castille et d'Aragon, prétendaient s'arroger l'empire de l'Océan Pacifique.

(1) Fra Paolo Sarpi écrivit pour soutenir ses prétentions le « Del dominio del Mare Adriatico ».

L'Angleterre réclamait aussi toutes les mers britanniques, et sous Cromwel et Guillaume d'Orange ses prétentions s'étendirent jusqu'aux côtes du Groenland.

En 1609 le Hollandais Hugo de Groost (Grotius) publiait le Mare Liberum, où il se refusait à reconnaître une souveraineté quelconque sur la haute mer. De vives contradictions s'élevèrent, Gentile dans son De Advocatione hispanica, Freitas, dans le De Justo imperio Lusitanorum asiatico, répondirent en sens contraire au nom de l'Angleterre et du Portugal. Enfin et surtout, quelques années plus tard, sur les ordres de Charles Ier d'Angleterre, Selden écrivait le Mare Clausum, où il essayait de prouver que d'après la nature du Droit des Gens, la mer n'est pas commune à tous les peuples et qu'elle peut être l'objet d'appropriation, comme la terre ferme.

De nos jours, abandonnant les errements du Moyen âge et des temps modernes, on en est revenu à la vieille théorie latine du Mare patet natura omnibus, et tous les écrits tendant à établir un droit de propriété exclusif sur la mer libre, ne figurent plus qu'à titre de curiosité dans les archives du Droit des Gens.

Le principe de la liberté de la mer entraine comme conséquence inévitable, la nécessité pour tous les navires d'être seulement régis sur ces libres espaces par leur loi nationale ; en effet, la mer étant absolument libre, rien ne peut contrarier ni restreindre, quant aux vaisseaux qui la sillonnent la souveraineté de l'Etat auquel ils appartiennent. La mer n'étant la chose d'aucun Etat mais de tous, la police de la mer ne peut être monopolisée par aucune nation. Cette police sera donc exercée,

par chaque pays, sur ses propres navires, non seulement pour les faits et gestes de l'équipage, mais encore quant aux actes de ses navires en temps que navires.

Cependant toute règle a des exceptions et notre loi de compétence, aussi générale soit-elle, en comporte un certain nombre. Nous allons successivement les passer en revue.

Section Ire

DÉROGATIONS PROVENANT DES TRAITÉS INTERNATIONAUX

Les premières dérogations, qui se présentent à nous, sont celles résultant d'une entente diplomatique de traités internationaux. C'est ce qui arrive dans le cas où deux ou plusieurs puissances ont signé entre elles des conventions accordant à leurs croiseurs respectifs dans un but certain, le droit de surveiller les navires de commerce appartenant à l'un quelconque des Etats, parties au traité. Mais de telles conventions portant atteinte au principe de la souveraineté des Etats, doivent être restreintes et comme durée et comme étendue, elles ne sont point perpétuelles n'ayant que la durée qu'on leur accorde, elles ne sont point universelles, tous les Etats non contractants demeurants dans le droit commun.

Telles sont par exemple les conventions internationales en vue de réprimer la traite des noirs.

Dès 1807, sur les instances de l'Angleterre, dirigée à cette occasion par le petit parti des saints, un mouvement international se dessinait en ce sens ; en 1817, l'Angleterre signait une convention avec le Portugal, en

1818 avec les Pays-Bas, en 1824 avec la Suède, en 1826 avec le Brésil, Etats qui s'engagèrent à interdire la traite à leurs nationaux. La nécessité d'un accord international avait été constatée lors du traité de Paris (1814). Au Congrès de Vienne, les huit puissances signataires du traité de Paris, signèrent le 8 février 1815 l'abolition du trafic des nègres, mais cet engagement était plus moral qu'effectif. Des déclarations analogues furent formulées aux Congrès d'Aix-la-Chapelle en 1818 et de Verone en 1822. Plusieurs Etats prohibèrent alors la traite dans leur législation (1). Pendant ce temps, l'Angleterre signait avec le Portugal, l'Espagne et les Pays-Bas des traités par lesquels on autorisait les croiseurs de chacun des pays contractants à visiter les navires suspects de se livrer au commerce des nègres ; la France n'avait pas cru devoir s'y soumettre.

Après la Révolution de Juillet, la France modifia son attitude, et le 10 novembre 1831, elle signait avec la Grande-Bretagne une convention à ce sujet, convention qui fut complétée en 1833. Elles stipulaient le droit de visite réciproque, mais en le soumettant à des conditions rigoureuses : Il ne pouvait être exercé que sur une certaine zône, la côte occidentale d'Afrique, par un nombre de bateaux limités, commandés par des officiers d'un grade déterminé et ayant reçus mandat à cet effet. La juridiction compétente était celle du capturé. Exercé à tort le droit de visite donnait lieu à réparation pour le navire visité.

(1) En France, ordonnance 8 janvier 1817, loi 15 avril 1818, loi du 25 avril 1827.

Le 20 décembre 1841, par un semblable traité l'Angleterre, l'Autriche, la Russie, la Prusse se concédèrent un droit de visite réciproque, et convinrent d'assimiler la traite à la piraterie. Mais à cette époque, les abus commis par les Anglais soulevèrent en France l'opinion publique contre le droit de visite (1). Notre pays la repoussa. Cette convention est encore en vigueur de nos jours pour les Etats qui l'ont admise en dehors de la France ; elle diffère fort peu du reste de la convention de 1831.

En France, l'opinion continua à ne pas être favorable au droit de visite, aussi le 29 mai 1845, il intervint entre la France et l'Angleterre un nouveau traité, mais cette fois sans droit de visite réciproque, la vérification du pavillon lui étant substituée. Les deux pays devaient avoir sur les côtes d'Afrique des croiseurs pour empêcher la traite, mais les forces navales des deux pays ne devaient agir qu'après entente préalable. Dans ses instructions à l'escadre d'Afrique, l'Angleterre défendait à ses vaisseaux de guerre de visiter nos navires commerçants, leur permettant seulement une enquête la plus discrète possible sur la véracité du pavillon. Les instructions françaises étaient moins explicites. A son expiration en 1865 le traité ne fut pas renouvelé.

(1) Voir Thureau-Dangin. Histoire de la monarchie de Juillet, t. V. — Peut-être doit-on tenir compte de l'influence du général Cass, ministre des Etats-Unis à Paris, qui était, d'accord avec son gouvernement, hostile au droit de visite. Les Etats-Unis modifièrent leur conduite en signant avec l'Angleterre la Convention du 7 avril 1862 établissant le droit de visite et créant des Cours mixtes pour juger les navires. Le 30 juin 1870 les Cours furent supprimées pour en revenir à la juridiction du capturé.

La traite disparaissait peu à peu de l'Afrique occidentale, pour se reporter à l'Orient sur la côte de Zanzibar ou du Mozambique. Une conférence se réunit à Berlin en 1888, ensuite le cardinal Lavigerie, obéissant à l'impulsion donnée par l'Encyclique de Léon XIII, entreprit une vigoureuse campagne contre la traite des noirs. Une conférence s'ouvrit à Bruxelles du 16 novembre 1889 au 2 juillet 1890. Elle adopta un Acte général en 100 articles, formant dans leur ensemble un code complet de répression de la traite, tant sur terre que sur mer. L'Acte général contient des dispositions de nature diverse : il fixe la zône dans laquelle s'appliqueront les mesures adoptées; elle s'étend à partir du Belouchistan, le long des côtes de l'Océan indien, y compris le Golfe Persique et la mer Rouge, jusqu'à la pointe de Quilimane, de là une ligne conventionnelle contourne Madagascar et va rejoindre le Belouchistan. L'action des croiseurs est limitée aux navires d'un tonnage inférieur à 500 tonneaux. Cette action consiste seulement dans la vérification des papiers de bord. Comme le fait remarquer M. Engelhart (1), la surveillance réciproque de la traite en pleine mer ne revêt le caractère d'une loi commune qu'autant qu'elle s'exerce par la vérification des papiers de bord ; elle reste strictement nationale, en temps qu'elle implique le droit de visite des chargements suspects ; en effet, la visite avec perquisition n'est permise qu'à l'égard des batiments appartenant à des puissances ayant conclu des conventions particulières sur la répression de la traite. En cas d'infraction reconnue,

(1) Revue de Droit international et Législation comparée, 1890.

le navire traiteur est conduit devant l'autorité dont il relève de par son pavillon, dans le port le plus proche. Pour faciliter la tâche des officiers de la marine de guerre internationale, un bureau maritime a été créé à Zanzibar.

Dix-sept puissances étaient représentées à Bruxelles, onze ratifièrent immédiatement. La Chambre des députés (1) française le 25 juin 1891 a refusé son acceptation à l'acte de Bruxelles. La France n'était pas favorable, elle voyait d'un mauvais œil qu'on eût déclaré zône de visite les eaux de Madagascar, qui était sous son protectorat, de plus, il lui répugnait d'admettre au cas de saisie, l'ingérence d'un officier étranger dans l'enquête. Après échange de notes entre Bruxelles et Paris, la France n'a donné qu'une ratification partielle le 2 janvier 1892. Pour tous les articles non ratifiés, la France se trouve sous le régime de la Convention de 1845 et des instructions de 1867.

Dans sa session de Paris, l'institut de droit international (2) a voté une résolution sur la traite maritime. Il décrète le droit de visite, mais seulement à bord des navires indigènes (boutres et dows), ne reconnaissant aux croiseurs qu'un simple droit d'enquête du pavillon, sur les navires de commerce des diverses nations. Le navire infracteur devant être conduit dans le port le plus proche devant l'autorité de la nation de son pavillon, l'enquête se poursuivant devant celle-ci en présence de l'officier du navire capteur.

(1) Voir les discussions. Archives diplomatiques 1891, t. III, page 16.

(2) Annuaire de l'institut t. XI, page 269 et Revue Droit international public t. I, page 230

D'autres conventions, relatives à la pêche, donnent aussi aux croiseurs des divers pays, des droits de police étendus, et d'ailleurs réciproques, sur les bateaux des co-contractants qui se livrent à la pêche dans certaines parties de la mer.

Citons dans cet ordre d'idées la convention franco-anglaise du 2 août 1839 (1) sur l'exercice de la pêche entre les côtes franco-britanniques. Les croiseurs des deux nations ont le droit de s'emparer des contrevenants et de les conduire dans le port le plus proche, mais dès que la contravention aura été constatée, le bateau infracteur qui ne peut être retenu plus de 4 jours dans un port étranger sera jugé dans le pays de son pavillon. Le 11 novembre 1867 (2) une autre convention fut signée entre les deux pays, qui devaient compléter et interpréter celle de 1839, mais elle est restée inappliquée faute d'approbation législative. C'est encore la convention de 1839 qui est en vigueur.

Dans ces derniers temps, la pêche dans la mer du Nord, ayant donné lieu à de nombreux conflits, pour parer à cet inconvénient et surtout pour empêcher la destruction complète du poisson, une conférence diplomatique se réunit à la Haye en mai 1881 et le six mai de l'année suivante fut signé entre la France, l'Allemagne, la Belgique, le Danemark, la Grande Bretagne, les Pays-Bas, une convention pour régler la police de la

(1) Complété par le Règlement du 24 mai 1843. De Clercq Recueil des traités de France t. V, page 99.

(2) De Clercq, op. cit. t. IX, page 773.

pêche dans la mer du Nord, en dehors des eaux juridictionnelles des Etats contractants.

Les commandants des croiseurs des diverses puissances signataires, constatent les infractions, vérifient la nationalité des bâteaux de pêche ; on réserve cependant à la surveillance nationale l'exécution des règles sur le rôle d'équipage, les engins de pêche, la présence à bord d'instruments prohibés,tout cela pour éviter la visite des bateaux étrangers (art. 27); la visite est pourtant autorisée lorsqu'elle est indispensable pour relever les preuves d'une infraction à la police de la pêche. Si le cas est assez grave pour justifier l'arrestation du bateau pêcheur, le croiseur le conduit dans un port de la nation auquel appartient le délinquant ; la juridiction du pays de pavillon étant maintenue ici dans toute son étendue (art.36 et 37). La rébellion des pêcheurs d'un pays contre les croiseurs d'un autre pays, est réprimée, comme si elle était commise contre des croiseurs nationaux.

La convention fut ratifiée en France par la loi du 15 janvier 1884 et bientot après nos tribunaux eurent à exécuter l'acte de 1882. Le 5 novembre 1885 un pêcheur français (1), fut surpris par un croiseur hollandais au moment où il visitait les filets d'une autre barque. Traduit devant le tribunal de Boulogne, il fut acquitté, puis condamné quelques jours après par la Cour de Douai, arrêt qui fut confirmé du reste par la Cour de Cassation, la Chambre criminelle ayant rejeté le pourvoi du condamné.

(1) Journal de D. international Privé 1886, page 203. (cassation ch. criminelle).

Le 16 novembre 1887 une convention analogue, mais ayant un tout autre but, fut signée à la Haye entre l'Allemagne, la France, l'Angleterre, la Hollande, etc. pour s'opposer au trafic des alcools frelatés et pour mettre un terme au scandale des cabarets flottants. La vente et l'achat des boissons spiritueuses étaient interdits ; pour la constatation des infractions, les croiseurs internationaux doivent se contenter d'examiner les pièces de bord du bateau soupçonné, sans pouvoir aller jusqu'à la visite (art. 7). La plupart des puissances ratifièrent cette convention à la Haye en 1894, la France ne crut pas devoir acquiescer.

Une autre restriction conventionnelle à la liberté de la haute mer est celle qui prend naissance dans les conventions de protection des cables sous marins. Dès 1863, la France avait pris la tête du mouvement international, suivie de près par les Etats-Unis qui en 1869 réunirent à Washington une conférence saisie d'un projet de protection des cables ; le projet était en somme exagéré et peut-être dangereux, en assimilant les actes de destruction des cables à des actes de piraterie ; la guerre franco-allemande qui survint sur ces entrefaites ne permit pas de donner suite au projet. Le congrès télégraphique de Rome s'en occupa, mais d'une manière peu effective, enfin en 1879 l'institut de Droit international émettait le vœu que la détérioration ou la destruction des cables, constituât un délit de droit international. En 1881, à Paris, la question fut produite au congrès des électriciens; qui ne put la traiter à défaut des pouvoirs nécessaires,

mais qui émit un vœu répété l'année suivante par la conférence de 1882 à la Haye. Toutes ces tentatives aboutirent enfin le 14 mars 1884 à la convention de Paris (1), ou 26 puissances étaient représentées.

Elle déclare punissable certaines infractions aux règles qu'elle pose et tout en réservant le droit d'en connaître aux seuls tribunaux nationaux (art. 8) (2) du navire coupable, elle institue une surveillance internationale. Cette convention diffère des précédentes à plusieurs égards. Tout d'abord son champ d'application n'est pas restreint à une seule mer, il s'étend à toutes les mers traversées par les cables, sauf bien entendu, la mer juridictionnelle des Etats côtiers. D'autre part, il n'y a pas ici de faits réservés à la surveillance exclusivement nationale. Enfin, il n'est pas permis aux croiseurs d'arrêter les navires coupables et de les conduire dans un port national, les commandants dressent simplement procès-verbal. En France c'est la loi du 20 décembre 1884 qui punit les faits dont la Conférence a entrepris la répression, de même en Angleterre, la loi du 6 août 1885, en Grèce, 9 décembre 1885, en Italie 17 janvier 1886. Un protocole fixa l'entrée en vigueur de la Convention au 1er mai 1888.

Telles sont les principales exceptions apportées par le Droit Conventionnel au principe de la compétence de la loi du pavillon sur les navires en haute mer. Ajoutons cependant pour finir qu'un règlement relatif aux abor-

(1) Revue de droit international et de législation comparée 1885, page 17 et page 619, art. de M. Renault.

(2) Voir le Protocole de la Conférence. Perels, Droit maritime international, pages 67 et 78.

dages, signaux, route des navires, a été adopté par la France (1), l'Autriche, la Belgique, le Danemarck, l'Allemagne, la Grèce, l'Italie, la Russie, les Etats-Unis, etc. Quoique de tels règlements aient un caractère international très marqué, il n'y a point là, à proprement parler, convention internationale, mais seulement règlement particulier d'une nation (l'Angleterre dans l'espèce) (2), règlement reproduit par les législations des autres Etats.

Section II

DÉROGATIONS PROVENANT DE LA NATURE DES INFRACTIONS

Nous devons maintenant entrer dans l'étude des dérogations particulières à la loi de compétence, de celles qui proviennent de la nature même des infractions.

(1) Act du 9 janvier 1863, remplace 1er sept. 1880.

(2) Le Code international des signaux fut promulgué en France par décret du 25 juin 1864, à la suite d'une entente avec l'Angleterre et suivi du décret du 4 novembre 1879, Plus tard, après la conférence de Washington (1889) parut le décret de mai 97 sur le rapport de l'amiral Besnard, Aujourd'hui (juillet 1900) la nécessité d'un nouveau Code sur la matière s'imposait à la suite des énormes progrès réalisés dans l'art naval, aussi un nouveau Code des signaux parut-il à cette époque. Par l'addition de six nouveaux pavillons, il facilite les communications maritimes, un important changement permet d'utiliser les signaux dans certaines éventualités de guerre, enfin une très large part est faite aux signaux pouvant faciliter le sauvetage de navires en danger. Le nouveau Code entre en vigueur le 1er janvier 1901, mais dans le courant de la présente année les navires de commerce pourront transitoirement employer les Codes déjà existants.

Nous avons posé en règle que les infractions commises en mer ne sont justiciables que des tribunaux nationaux du navire à bord duquel la faute a été commise. C'est là peut-être une théorie un peu trop absolue.

Sans aller chercher un argument à l'appui de notre opinion dans les législations qui, comme celles de l'Italie, de l'Autriche, de la Hongrie, sont applicables aux infractions commises en tous pays, nous nous appuierons sur ce fait presque universellement reconnu que, lorsqu'une infraction commise en un lieu, produit des effets en dehors de ce lieu sur le territoire d'un pays étranger, les tribunaux de ce pays sont compétents pour la juger. C'est là ce qui s'applique en jurisprudence dans les cas d'escroquerie commise par l'intermédiaire d'une lettre ; d'un coup de feu tiré d'un côté de la frontière venant blesser quelqu'un de l'autre côté.

Nous pouvons appliquer aux navires la même théorie. Il nous importe de distinguer dans le cas d'une infraction commise à leur bord, si tous les éléments constitutifs de l'infraction se sont produits sur le bâtiment ou s'il s'en est produit ailleurs. Nous serons ainsi amenés à considérer deux sortes d'infractions : 1° les infractions internes, n'intéressant que le navire, sa cargaison, son équipage ; 2° les infractions externes, dont les effets se prolongent au delà des limites, sur lesquelles le capitaine exerce le pouvoir qu'il tient de l'Etat national du navire (1).

(1) Journal Droit international public 1895. Notes de M. Valery à propos de l'arbitrage du *Costa-Rica Packet*.

§. I. *Infractions internes*

Le seul Etat qui a le droit de constater l'accomplisement de pareilles infractions, d'exercer les actes d'instruction nécessaires, de traduire les inculpés devant les tribunaux, de faire exécuter les condamnations encourues, c'est l'Etat dont le pavillon flotte sur le navire.

Ainsi il peut se faire que la victime d'une infraction ne trouvant pas à bord les secours du commandant ou de l'équipage, implore par des cris ou des signaux l'assistance d'un navire passant à portée. En aucun cas le bateau dont l'aide est ainsi réclamée, ne saurait être reçu à intervenir.

Il y aurait en effet, dans le cas contraire, une source féconde d'abus dans le droit d'assistance. Par notre temps de vitesse a outrance, alors que les navires tels le *Kaiser Wilhem der Gross et le Deutchland*, se disputent à coup de millions de tonnes de houille le titre de bon marcheur, un pareil droit d'intervention pourrait surtout être inspiré par le désir de retarder la marche de certains navires dans un but de concurrence déloyale. Ce serait d'autre part le retour à l'ancien état de choses, établi au moment des conventions en vue de combattre la traite et qui par la prépondérance qu'il accordait à la marine britannique eut vite fait de lasser les autres puissances.

Le seul cas d'intervention, possible à notre avis, serait celui ou l'aide serait réclamé par le capitaine lui-même dans l'impossibilité où il serait de venir à bout d'une révolte éclatée à son bord.

Mais ici une question délicate se pose. Lorsque le navire à bord duquel une infraction a été commise, arrive dans un port étranger, les autorités du port sont-elles compétentes ? Il faut répondre par la négative.

L'application de cette théorie fut faite dès 1838 à Bordeaux, dans une affaire ou un français embarqué comme passager sur un navire américain l'*Elisabeth*, prétendait avoir subi de la part du capitaine, des actes de violences constituant le crime de séquestration. Le capitaine opposa l'incompétence des tribunaux français, en excipant de sa qualité d'étranger, et en se fondant sur ce que les faits reprochés avaient eu la haute mer pour théâtre. Par son arrêt du 31 janvier 1839, la cour de Bordeaux lui donna gain de cause et renvoya l'affaire aux tribunaux américains (1).

Ce principe n'a pas toujours été respecté en Angleterre bien que les hautes cour de justice admissent notre théorie (2).

(1) Dans le même sens, arrêt du tribunal supérieur de la Prusse en date du 12 septembre 1855, et arrêt de la Cour de district de New-York (Calvo t. II) rendu à la suite de l'affaire du Reliance, arrêt déclarant que l'application de cette théorie est indispensable à la liberté des transactions et aux bonnes relations internationales.

(2) C'est bien ce qui ressort de l'arrêt rendu à la suite de l'affaire du *Franconia* (voir infra) la haute cour refusant la compétence aux tribunaux anglais même lorsque le fait délictueux a été commis dans les eaux britanniques, en dehors des ports ou des rades. malgré cela les tribunaux anglais s'arrogent le droit de juridiction si la plainte a été déposée par le capitaine ou les passagers. Voir Calvo t. III, page 271. (Notes de 1873 a propos de l'*Anna Camp*, devant la Cour du Comté de Liverpool).

En 1841, le navire américain la *Créole* (1) quittait les côtes de Virginie pour se rendre en Louisiane. Il avait à son bord 135 esclaves appartenant à un planteur américain qui se révoltèrent pendant la traversée, s'emparèrent du navire, tuèrent un passager, blessèrent le capitaine qu'ils contraignirent à les conduire aux îles Bahama dans le port de Nassau (Antilles Anglaises). Le Gouvernement ayant fait arrêter les coupables, les tribunaux anglais poursuivirent les dix-neuf accusés les plus compromis, puis les ayant acquittés ordonnèrent leur mise en liberté. Les Etats-Unis protestèrent par l'intermédiaire de leur secrétaire d'Etat, M. Webster et sur cette mise en liberté préjudiciable aux intérêts du planteur leur national, et sur la mise en jugement des coupables. Finalement l'extradition fut demandée. L'Angleterre y opposa une fin de non recevoir, prétextant qu'un étranger au Royaume-Uni ne pouvait être livré pour des crimes commis hors sa juridiction territoriale, invoquant de plus la non existence d'un traité d'extradition, le véritable motif étant surtout l'horreur de l'esclavage si vivement ressenti dans toute l'étendue de la Grande-Bretagne. Le 3 février 1853, l'affaire fut soumise en dernier ressort à M. Bate, jurisconsulte à Londres qui donna tort à l'Angleterre.

L'autorité riveraine est ainsi désarmée pour les infractions commises en haute mer, à bord des navires qui viennent ensuite relâcher dans ses ports. Elle l'est pour-

(1) Voir de Cussy. Phases et causes célèbres du droit maritime. Livre II, chapitre 35, page 434.

tant moins qu'on veut bien le dire ; dans le cas ou l'infraction se continue dans les eaux nationales après avoir commencé en haute mer, l'autorité riveraine a le droit d'intervenir. C'est ce qui eut lieu dans l'affaire du *Maria Luz* (1). Ce navire battant pavillon péruvien, était parti de Macao pour le Pérou avec une cargaison de coolies, qui, une fois en mer, furent parqués dans l'entrepont dans des conditions d'hygiène et de bien être vraiment scandaleuses. Le mauvais temps jeta ce bateau dans le port de Kanagowa (Japon), ou un coolie échappé porta au gouvernement du Mikado les réclamations de ses compatriotes. L'autorité Japonaise intervint aussitôt et ordonna la libération immédiate de ces malheureux. Le Pérou ayant formulé des réclamations, la situation fut un moment fort tendue, entre les Gouvernements de Lima et de Tokio. Le conflit fut soumis à l'arbitrage de sa majesté le tzar de Russie, qui, le 29 mai 1875, donna complètement raison au Gouvernement Japonais.

De plus, les conventions consulaires, reconnaissent aux consuls, le droit de requérir l'assistance des autorités locales pour faire arrêter les auteurs des infractions commises en pleine mer à bord des navires appartenant à la nation que le consul représente. En l'absence du consul, ce droit de réquisition passe aux commandants des navires et en vertu de l'Assistance Judiciaire internationale, les autorités de tous les pays,doivent toujours accéder à ces demandes.

(1) Voir Annuaire de l'Institut de Droit international t. I, page 353.

Ainsi donc, on ne doit autoriser sous aucun autre prétexte, l'intervention des autorités locales, même si l'auteur ou la victime de l'infraction est un national du pays côtier. C'est bien là, en effet, ce qu'a voulut prescrire l'Institut de Droit international dans sa session de la Haye en 1898. Dans l'article 29 de la deuxième section de sa décision sur les navires de commerce, l'Institut déclare : « les faits délictueux commis sur un navire de commerce en pleine mer, ne rentrent pas dans la compétence de l'autorité du port étranger où il aborde ».

Il y aurait dans le cas contraire une exagération fâcheuse qui aurait le tort de permettre aux lois nationales de prendre le pas sur les règles du Droit des Gens. C'est à un semblable résultat qu'arrivent les pays qui, comme l'Italie, admettent le principe de l'Universalité des lois pénales, en déclarant que tout individu qui s'est rendu coupable d'une infraction sur la haute mer, sera poursuivi en Italie, s'il y débarque.

§ II. *Infractions externes*

Les infractions externes sont celles dont les effets loin de rester confinés dans les limites du navire, se répercutent en dehors et arrivent à nuire ainsi, soit aux intérêts des particuliers, soit à ceux des Etats. Mais une sous distinction s'impose ici, c'est celle qui départit les infractions externes en infractions intentionnelles ou non intentionnelles : nous avons adopté cette division.

Infractions intentionnelles

La Piraterie. — De pareilles infractions impliquent chez leur auteur l'intention de nuire. Dans de telles cir-

constances, la victime a le droit de réagir contre l'auteur de l'infraction, en vertu du droit de légitime défense ; de plus, les devoirs d'assistance judiciaire des Etats imposent à toutes les nations civilisées de réprimer en tous lieux et par tous moyens les actes intentionnels de violence commis sur les Océans.

Le modèle le plus complet des infractions intentionnelles, c'est évidemment la piraterie.

Dans le sens général, admis en droit international, les pirates sont des gens qui ont l'habitude de courrir les mers pour y commettre à main armée des actes de déprédation, piller les batiments, écumer les côtes. Le crime de piraterie est toujours un attentat contre la propriété et souvent contre les personnes ; les pirates sont les bandits de la mer.

Depuis les temps les plus reculés des mesures ont été prises contre eux ; nous en trouvons la preuve dans un traité conclu entre Rhodes et les villes de la Grande Grèce ; plus tard, les Rooles d'Oleron s'en occupèrent, et dans les Républiques italiennes les tentatives de répression des pirates conduisirent à la curieuse institution de l'Office de la piraterie.

Ennemis de toute intercourse paisible, les pirates sont traités en bêtes fauves constamment traquées ; les anciens textes romains leurs refusaient toute patrie et en faisaient des *hostes generis humanus* ; la tradition séculaire a conservé cette manière de voir, elle les a mis hors la loi, elle en a fait des forbans.

Aussi les pirates sont-ils tout naturellement sous la surveillance de la marine militaire des Etats, dont en

temps de paix la fonction principale est de protéger le commerce national ; cette protection implique la répression de la piraterie. C'est un des devoirs des vaisseaux de guerre d'intervenir contre les pirates, et cela sur toutes les mers.

Mais sous prétexte de saisir des pirates, des bateaux inoffensifs ne doivent pas être arrêtés sur de vagues indices, le commandant du navire de guerre doit agir avec beaucoup de tact et de prudence. La configuration générale du navire lui apporte tout d'abord un élément précieux dans son enquête ; l'œil exercé d'un vrai marin a vite fait de reconnaître un navire susceptible de se livrer à la piraterie ; ce sont généralement des bateaux d'un faible tonnage, à très léger tirant d'eau, pouvant par cela même s'approcher des côtes le plus possible et naviguer sur des bas-fonds ; taillés pour la course, et surmontés d'un voilis disproportionné, quand ce ne sont pas des navires à vapeur. Les soupçons du commandant du vaisseau de guerre ainsi éveillés, celui-ci est armé à l'égard du navire suspect du droit de visite, mais sous sa propre responsabilité, quant aux conséquences des mesures prises sans motifs suffisants. Une fois à bord, les soupçons s'évanouiront ou se changeront en certitude, suivant que le navire sera armé ou non et en possession ou non de papiers de bord. Ce sont là en effet des arguments très précieux ; le fait d'être armé dénoncera les intentions coupables du navire, l'absence ou la fausseté des papiers de bord montreront que le navire n'a pas de nationalité ou qu'il a intérêt à la cacher. L'armement est en effet un signe distinctif de la pira-

terie, mais le mot armement ne doit pas être pris dans un sens trop étendu, car dans certaines mers peu sûres les navires de commerce peuvent être munis d'armes destinées à leur défense ; d'autre part, on a jugé qu'on ne saurait considérer comme armé pour la piraterie, un navire à bord duquel ne se trouvent que des armes peu perfectionnées ou en mauvais état, comme le méchant canon de fonte que portait la *Corinne* (1).

Certains auteurs, ajoutent à ces conditions constitutives de la piraterie l'intention hostile manifestée par l'équipage pirate et la démonstration menaçante non équivoque ; mais on s'en tient généralement au fait de l'armement et à l'absence où à la fausseté des papiers de bord.

C'est ainsi que le 13 mai 1829 le Conseil d'Etat déclara valable la prise d'un voilier grec par la frégate *la Junon*. Le bâtiment capturé était armé et n'avait ni papiers de bord, ni pavillon, ce qui était du reste l'usage établi pour les caboteurs helleniques.

En sens contraire, en 1846, le brick *la Malouine* ayant capturé le navire brésilien, *le Restaurador-Bahiano* le Conseil d'Etat déclara la prise non valable, parce qu'il n'était pas suffisamment prouvé que le navire fût armé (2).

Il faut du reste, pour constituer la piraterie, que les deux conditions relatives à l'armement et aux papiers de bord coexistent, le défaut des papiers ou leur irrégula-

(1) Conseil d'Etat, 25 janvier 1831, aff. *La Corinne.*
(2) Dalloz per. 47.3.97.

rité ne pouvant être considérés comme des présomptions suffisantes, comme il a été jugé le 27 avril 1847 à l'égard de la *Notre-Dame-de-Grâce* (1).

Par contre quand à l'absence des papiers de bord, se joint le fait de l'armement, le navire est alors justement prévenu de piraterie, c'est ce que décida le Conseil d'Etat à la suite de la capture du *Sempar*, navire brésilien, par la corvette *l'Espadon*.

Mais que va devenir l'équipage pirate? Le capteur n'a le droit de l'exécuter sommairement qu'au cas de légitime défense. Si la piraterie appartient au Droit des Gens quant à ses éléments constitutifs, elle appartient au droit interne des nations quant à la procédure à suivre et aux peines à appliquer. Autrefois, sans jugement, les pirates capturés, étaient pendus haut et court à la vergue du grand mât, aujourd'hui aucun peuple civilisé n'admet plus la justice sommaire à leur égard.

La juridiction qui doit s'appliquer ici est celle du capteur, ce dernier doit entraîner le pirate devant l'autorité dont il relève, dans un port de sa nation, soit dans un port quelconque d'un état civilisé devant la justice locale, à moins que les instructions du commandant du navire de guerre ne décident qu'il peut procéder au jugement des pirates, lorsqu'il est armé de ce pouvoir, il appliquera alors les règles de procédure militaire en vigueur à bord.

Enfin si l'état de la mer, la faiblesse de son tonnage, ne permettent pas au navire de guerre de conduire sa prise

(1) Dalloz per. 47.3.97.

dans un port, il est autorisé à la détruire et à la couler à fond.

Mais bien entendu cette surveillance et cette juridiction internationale ne s'applique que pour le crime de piraterie tel qu'il est reconnu par le Droit international universel et non pour des actes assimilés à la piraterie par les lois spéciales d'un Etat. Un certain nombre de nations ont eu le tort, en édictant des règlements contre la piraterie, d'énumérer les faits constitutifs de ce crime, le système est vicieux car on y fait entrer des actes qui ne sont assimilables que de fort loin avec la piraterie.

C'est ainsi que la loi anglaise permet de comprendre dans les actes d'un pirate tous les faits se rattachant à la traite des noirs (1). De même dans le projet américain de 1871, relatif à la protection des cables sous-marins, projet extraordinairement rigoureux qui considérait comme crime de piraterie, toute atteinte portée en pleine mer, au réseau des cables immergés. De même notre loi française du 1er avril 1825 intitulée : « Loi pour la sûreté de la navigation et du commerce maritime » qui assimile aux pirates, tous les matelots qui pendant la traversée s'emparent du navire pour leur propre compte ou le livrent à des pirates ou à l'ennemi (2). Tout ceci constitue évidemment le cas de piraterie nationale qui ne peuvent être regardés comme crimes de Droit des Gens.

Certains Etats d'autre part, ont dénaturé comme à

(1) Notamment dans la Convention de Londres, 20 décembre 41, et dans l'accord anglo-allemand du 29 mars 1879.

(2) Affaire du *Frœderis-Arca*. Cassation ch. criminelle, 26 avril, 27 sept. 1866. Dalloz, 1866.1.403.

plaisir quelques faits préjudiciables à leur sûreté générale et ont essayé sans grand succès d'ailleurs de les faire considérer comme des actes de piraterie, ceci notamment à propos des corsaires. Evidemment le but immédiat de la course qui est la poursuite du lucre par l'emploi de la violence lui donne une grande ressemblance avec la piraterie ; dans certains cas, cette assimilation est loisible et l'on peut traiter en pirate les corsaires qui se conduisent irrégulièrement. Ceux, par exemple, qui font la course sans lettres de marque, ou bien qui continuent leurs croisières après le retrait de ce titre ou bien encore ceux qui acceptent des lettres de marque de deux parties belligérantes, il est en effet intolérable qu'un navire soit ainsi en possession de deux nationalités. Ce sont là des faits déplorables, mais il n'est peut être pas bien nécessaire de les ranger dans les cas de piraterie internationale. En tout cas, quand les corsaires agissent régulièrement, la société des nations ne doit jamais accepter de les assimiler aux pirates. C'est ainsi que le Président Lincolin par un décret du 19 avril 1861 déclara que les corsaires des Etat du Sud étaient des pirates et il invita les puissances maritimes à les traiter comme tels, la France et l'Angleterre reconnurent au contraire les Etats du Sud comme belligérants.

Ces questions ont évidemment perdu beaucoup d'importance depuis la déclaration du 16 avril 1856, abolissant la course, qui réunit l'adhésion de 34 Etats ; l'Espagne, le Mexique, les Etats-Unis alléguant, pour ne point se rallier aux autres nations, la faiblesse de leur marine militaire.

Quelques états ont aussi cherché à légitimer les mesures de rigueur prises par eux contre des navires étrangers, par l'assimilation plus ou moins plausible des actes préjudiciables à leur souveraineté avec le crime de piraterie.

C'est ainsi qu'en juin 1869, le Gouvernement des Etats-Unis de Venezuela, déclara pirate le navire à vapeur le *Telegraf* (1), parce que pour commettre des actes de violence, il s'était couvert du pavillon venezuelien qu'il n'avait pas le droit de porter.

L'Espagne, elle, semble avoir confondu comme à plaisir la piraterie et les actes préjudiciables à la sûreté d'un état. Quoique la question soit en somme en dehors de notre sujet, puisqu'elle se rattache par certains côtés à l'Etat de guerre, nous croyons pouvoir en donner quelques exemples puisés dans l'histoire de l'Espagne et de ses colonies révoltées.

En 1873, un fait de ce genre appella sur lui l'attention de l'Europe. Un navire américain le *Virginius* faisait route vers Cuba ayant à son bord des armes pour les insurgés. Un croiseur espagnol s'étant mis à sa poursuite, le *Virginius* fut capturé en haute mer et 53 passagers passés par les armes, parmi eux 16 sujets britanniques. L'Angleterre et les Etats-Unis intervinrent, la première au sujet de l'exécution de ses nationaux, les secondes à cause de leur navire. Le gouvernement espagnol fut mal inspiré, il chercha à justifier sa conduite, en prétendant que le *Virginius* était un pirate ; la question ne fut du

(1) Perels, op. cit. 138.

reste jamais clairement réglée, les Etats-Unis d'Amérique obtinrent la restitution de leur navire, l'Angleterre se contenta de protester contre la mise à mort trop rapide de ses nationaux. Engagée à faux sur cette assimilation des actes hostiles à la sûreté d'un Etat avec la piraterie, l'Espagne semble avoir voulu rester fidèle à cette étrange théorie. Dans des conditions semblables, il y a quelques années, c'est encore la piraterie qu'elle fera intervenir. Un croiseur espagnol ayant capturé la goëlette américaine, le *Compedidor*, qui portait des armes à l'insurrection cubaine, l'équipage et les passagers furent condamnés à mort comme équipage pirate. L'ambassadeur des Etats-Unis demanda aussitôt la revision du procès, chose que l'Espagne accorda du reste. Néanmoins les droits de cette puissance à s'emparer de ce bateau étaient indéniables ; se justifiant d'eux mêmes au nom de la légitime défense des Etats (1). Aussi ne peut-on raisonnablement expliquer l'erreur volontaire, dans laquelle l'Espagne s'est engagée à ce sujet.

Infractions non intentionnelles

L'Abordage. — Ces infractions, résultent d'une simple faute, sans mauvaise intention, et doivent être mises sur le compte soit du hasard, soit de la négligence. L'application du principe de légitime défense n'a que faire ici. Le navire ou l'Etat plaignant n'ont que le droit de s'enquérir du nom, de la nationalité, du port d'attache, du

(1) Voir à ce sujet. Art. de M. Jules Basdevant. Journal de Droit International privé 1900, p. 913.

navire infracteur pour demander justice contre lui. C'est ce qui se passe pour l'abordage.

C'est aux progrès rapides de l'art naval, surtout en ces derniers temps qu'il faut attribuer la cause de l'augmentation considérable du nombre des abordages. La mer, ou du moins certains passages de celle-ci, sont encombrés en quelque sorte par une foule de navires, d'autant plus aptes de se rencontrer qu'il sont plus nombreux et qu'ils suivent à peu près le même chemin. Aussi par leur fréquence même, la question des abordages prend chaque jour plus d'importance tant au point de vue civil, qu'au point de vue pénal. En effet, quand l'abordage s'est produit par la faute d'un capitaine ou d'un pilote, l'auteur de l'abordage encourt en dehors de la responsabilité civile, une responsabilité pénale si la collision est due à son imprudence, ou à son incapacité ; il est passible des peines disciplinaires que lui infligent des tribunaux spéciaux, mais il peut être aussi renvoyé devant des tribunaux repressifs ordinaires, si son incurie ou sa négligence, ont été cause de morts ou de blessures. Outre la faute nautique, le capitaine a pu se rendre coupable d'un crime de Droit commun.

Quel seront les tribunaux compétents pour prononcer les pénalités encourrues, du chef par exemple de coups et blessures, ou l'homicide par imprudence.

Plusieurs systèmes ont été proposés. Et d'abord dans un premier système, la compétence de juridiction serait accordée au *premier port de relâche*, après l'abordage.

Ce serait la substitution à la compétence *ratione personnæ*, admise en général par les tribunaux d'une

compétence *ratione loci*. Malgré cet inconvénient théorique, ce système présente quelques avantages importants. L'accomplissement de la justice est singulièrement facilité, surtout pour tout ce qui regarde les preuves par le fait que c'est dans ce port que le capitaine du navire abordé, doit, suivant le droit maritime, accomplir les formalités prescrites. La jurisprudence paraît avoir accepté cette manière de voir, comme il ressort des arrêts rendus au cours de l'affaire du général Abbattucci (1).

Le 7 mai 1869, un vapeur de ce nom, appartenant à la compagnie Valery, fut abordé à quelques milles de la Corse par le steamer norwégien l'Edward-Hwidt. La violence de la collision avait été telle que le vapeur français coula en moins de trois heures, entraînant avec lui une partie de l'équipage. Les survivants recueillis sur le pont norwégien arrivèrent à Lisbonne avec l'Edward-Hwidt. Le capitaine Nicolaï, commandant du navire français et MM. Valery, armateurs, assignèrent le capitaine Jonas Jensen afin de faire déclarer que sa négligence avait entraîné l'abordage.

Malgré l'exception d'incompétence soulevée par l'avocat du défendeur, le tribunal se déclare compétent. Appel ayant été interjeté, la Cour de Lucques confirma l'arrêt du tribunal de Libourne. Enfin, l'affaire ayant été portée en cassation, la Cour Suprême de Florence déclara le 21 novembre 1870 que : « Le tribunal compétent pour

(1) J. de D. International privé 1889. Art. de Vittério de Rossi, avocat à Livourne.

connaître et décider les responsabilités d'abordage, est celui du lieu où s'est réfugié le navire endommagé ; la même règle est appliquable au lieu de débarquement de l'équipage du navire abordé, quand celui-ci a coulé à fond. »

Nous croyons cependant que c'est encore dans l'application de la loi de pavillon, c'est-à-dire d'une loi *ratione personnæ* et non *ratione loci* qu'il faut aller chercher la solution de ce problème. Dans ces dernières années, la jurisprudence semble de plus en plus s'orienter du côté de la loi de Pavillon.

Le 10 novembre 1891, à cinquante mille environ des côtes égyptiennes, le *San-Gœtano* (1) de la Compagnie Domenico Mazello fut abordé par l'*Aldenbourg* du Norddeutscher Lloyd de Brême. Le *San-Gœtano* vint relacher à Port-Saïd, le tribunal mixte d'Alexandrie, tribunal de la circonscription judiciaire du port de relâche s'étant déclaré compétent,la Cour d'Alexandrie réforma le jugement, appuyant ses considérants sur ce fait que les articles 274 et 275 du code maritime, articles qui imposent des formalités à l'abordé, ne sont pas attributifs de compétence au tribunal du lieu de relache.

En dehors de la *lex fori*, il nous reste la loi de pavillon qui se justifie et en théorie et en pratique par les grands avantages qui résultent de son application. En théorie, un navire étant presqu'une personne, (il a un nom, une nationalité, un domicile) pourquoi ne pas lui appliquer

(1) Revue de D. maritime. Bulletin Jurisprudence égyptienne Article de Padoa-Bey.

sa loi personnelle, la loi nationale. En fait l'application de la loi du pavillon, assure au navire une loi invariable, certitude qui est de nature à favoriser le commerce maritime. Mais à la loi de quel pavillon faudra-t-il se rapporter, est-ce à celui de l'abordé ou bien à celui de l'abordeur?

M. Desjardins s'est fait le défenseur de la loi du pavillon de l'abordé : « Entre l'auteur et la victime du délit, dit-il, je n'hésite pas et je crois qu'il est équitable et juridique d'appliquer la loi du navire abordé » (1). A part des motifs d'ordre humanitaire, nous ne voyons pas par quel coté un pareil système peut se recommander à nous. Comme le système de la *lex fori*, il constitue par lui-même une dérogation au principe général d'application de la loi pénale, mais il ne présente point comme lui certaines compensations.

Il est certain que l'abordé est digne d'intérêt, mais les principes de simplification qui nous ont fait admettre la loi du pavillon, nous doivent faire préférer la loi du navire abordeur.

Ce système qui a tout d'abord l'avantage de ne point s'écarter des principes du Droit, il est en effet l'application de la règle: « Actor acquitum fomme rei », a trouvé au congrès d'Anvers un chaud défenseur dans la personne de M. Spée qui s'exprimait en ces termes : « ... le principe fondamental en cette matière doit être que celui qui a commis une faute doit être tenu de réparer les conséquences de sa faute conformément à sa loi natio-

(1) T. V, numéro 1121.

nale ; soumis à sa propre loi et non à la loi étrangère. Sa loi nationale étant la seule qu'il doit connaître en mer (1) ».

Nous croyons que ce dernier système est en outre le plus conforme aux intérêts du commerce maritime, qui demande avant tout la rapidité dans l'accomplissement de l'œuvre de la justice, quant à l'objection qu'on lui oppose dans le cas d'abordage simultané, c'est-à-dire avec faute commune, nous ne la trouvons point suffisamment sérieuse. Si en fait on ne peut être absolument renseigné sur la qualité d'abordeur ou d'abordé, en droit on accordera cette dernière qualité au navire qui aura accompli le premier en date, les formalités prescrites par le Code maritime.

Du reste l'adoption (2) du système du pavillon abordeur, n'est que momentanée, ce n'est là en somme qu'une disposition transitoire qui cèdera bientôt la place à un règlement international, dont l'absence en ces matières se fait cruellement sentir. La déplorable facilité avec laquelle, les tribunaux maritimes, admettent en général la compétence en matière d'abordage, peut amener ce curieux résultat que les tribunaux de deux pays, consentent à connaître d'une même contestation et prononcent des décisions contradictoires. L'affaire fort compliquée de l'*Ortigia*, dont une épisode s'est déroulée à la Cour

(1) J. de D. int. privé 85, page 605.

(2) La loi française se rallie à ce principe. Article 407 du Code de Commerce modifié par la loi du 19 décembre 1897 : Le demandeur pourra assigner devant le tribunal du domicile du défendeur ou bien devant celui du premier port de refuge.

d'Aix, donne une idée de l'impasse auquel on est acculé dans ces tortueuses questions.

Le 24 novembre 1880 (1), un abordage se produit en pleine mer entre un navire italien l'*Ortigia*, et un navire français de la Compagnie Valery l'*Oncle Joseph*. Ce dernier coula, peu après la collision, pendant que le navire italien, continuant sa route parvenait au port de Livourne. Le tribunal de cette ville déclara que le navire français, était responsable de l'abordage et condamna, le second du bateau (le capitaine ayant été noyé), à 4 mois de prison, 6 mois d'interdiction, ainsi qu'à de forts dommages. La Cour de Florence confirma dans son audience du 24 Juillet 81. Sur ces entrefaites la Compagnie Florio, armateur de l'*Ortigia* étant venu s'établir à Marseille, les assureurs de l'*Oncle Joseph*, ainsi que les familles des naufragés, assignèrent la compagnie italienne devant les tribunaux marseillais, afin de faire décider que l'abordage était dû à la faute du capitaine italien. Cette prétention, fut admise et la compagnie Florio condamnée.

L'appel fut porté à la Cour d'Aix qui confirma l'arrêt du tribunal de Marseille, attendu « que le prétendu délit imputé au second ayant été commis en haute mer, sous pavillon français, la loi italienne n'était pas applicable et par conséquent le tribunal de Livourne pas compétent. »

De semblables difficultés ne peuvent s'aplanir que par une intervention internationale. C'est ce qu'on a essayé

(1) Buret, Thèse de Doctorat, Paris 1888. J. D, International privé 82.

d'établir au Congrès maritime de Gênes en 1892. On vota le projet d'une convention entre Etats, relative aux abordages, et on demanda l'institution d'une juridiction maritime internationale pour régler les questions d'abordage sur la haute mer. Ce serait là en effet l'unique moyen d'empêcher ces regrettables conflits de compétence.

CHAPITRE DEUXIÈME

Des Navires sur la Mer Côtière (1)

Dès l'abord, avant d'entrer dans l'étude de la compétence pénale sur la mer côtière, il faut évidemment être fixé sur la nature et l'étendue de cette zône maritime et sur les droits que l'Etat riverain peut justement y exercer.

Une erreur fort répandue, dans laquelle est tombée une grande partie de la législation, de la jurisprudence et de la doctrine, a été de considérer sous un même point de vue toutes les parties de la mer s'étendant à peu de distance de la côte d'un pays. Aujourd'hui, par contre, les auteurs ou les traités semblent vouloir établir une distinction entre elles. Les théoriciens allemands, Gareis et Hamburger, entre autres, ont été les premiers à distinguer les eaux territoriales ou côtières d'un Etat, les *kustengevasser* d'une part, et d'autre part cette espèce de mer fermée et intime, la mer nationale, constituée par les baies, ports et havres abrités dans les sinuosités du rivage. Une pareille distinction, toute logique d'ailleurs, semble acceptée depuis peu du reste par la généralité de la doctrine internationale ; il est

(1) Voir article de M. Geouffre de la Pradelle. Revue de Droit international public, 1898.

seulement regrettable que des variantes d'expression nuisent encore à la lucidité de la question.

L'Institut de droit international dans sa session de Paris (1894) avait mis volontairement ce système en lumière, en établissant des différences de mesure pour le calcul de l'étendue de la mer territoriale, entre les eaux baignant un littoral rectiligne et celles au contraire qui viennent mourir au fond des baies; de même à Copenhague (session de 1897) et à La Haye (1898), où l'Institut affirmait que : « Tandis que la mer territoriale est placée sous un droit de souveraineté, les ports, rades et baies font partie du territoire (1). »

Cette différence entre les eaux cotières et la mer nationale, qu'elle apparaisse dans le recul de la limite de ces eaux, quand celles-ci sont situées en face d'une échancrure du rivage, ou quelle se manifeste par la dissemblance des droits qui s'y exercent, cette différence n'est assurément basée que sur la nature même de ces eaux intimes qui constituent la mer nationale des Etats. Celle-ci, en effet, ressérée en quelque sorte entre les derniers contreforts de la terre ferme, est au point de vue physique, dans la dépendance presqu'absolue de la côte qu'elle baigne. Dans ces découpures du rivage ou les gros temps du large ne pénètrent point, et où la force des vagues est atténuée par les brises-lames et les promontoires, la mer perd quelque chose de sa majestueuse indépendance. Elle est en quelle sorte comme soumise à la domination de la côte qu'elle vient battre.

(1) Annuaire de l'Institut de droit international, 1898, page 273.

C'est la Rive, ici, qui est souveraine ; par ses sinuosités, ses échancrures et ses pointes, elle modifie le régime physique de la mer. Aussi semble-t-il naturel d'accorder dans le domaine juridique, sur ces eaux si intimement liées avec le sol, la plus absolue souveraineté à l'Etat possesseur de la ligue du rivage. Ces eaux intérieures abritées dans les fissures et les détours de la côte (1), méritent évidemment un tout autre traitement que cette bande de mer appelée mer littorale, territoriale ou côtière qui longe à peu de distance la côte d'un pays, en suivant une ligne droite idéale, passant par le sommet de promontoires et qui, à première vue, ne se différencie pas du tout de la haute mer. A la différence de la mer nationale, les eaux côtières ne sont point unies au rivage ; elles ne sont pas le prolongement de la côte, mais au contraire, le commencement de la haute mer, de cette *res mullius* et par conséquent *communis*, qui appartient à la société des Etats.

Les eaux côtières se rattachent donc à la mer libre. C'est du reste le retour à la vieille théorie romaine du *communis omnium naturali jure* (2) abandonnée au moyen âge, à cause du désir des Etats d'empiéter le plus

(1) Ne peuvent rentrer évidemment dans cette catégorie d'eaux intérieures, les baies ou les golfes largement ouverts, comme le golfe du Lion ou le golfe de Gascogne. De même, il y a une exagération regretable de la part de l'Angleterre, dans la théorie des mers resserrées (narrov seas et ajoigning seas) entre l'Angleterre et l'Irlande, ou même des King's Chambers. Même exagération lorsque Kent réclame pour les Etats-Unis des droits semblables sur le golfe du Mexique.

(2) Digeste, liv. II, tit. 8.

possible sur le domaine commun. Presque toutes les nations déclarèrent à ce moment l'existence d'une bande spéciale de mer, de plus ou moins d'étendue, sur laquelle elles s'efforcèrent d'affirmer leur droit de propriété. La théorie de la mer territoriale privée des Etats avait trouvé sa source dans la prétendue nécessité des royaumes ; cette tradition s'est conservée jusqu'à nos jours, transmise avec force et vigueur par le Mare Clausum de Selden.

Dans les dernières années un mouvement très sensible s'est produit, dans une toute autre orientation, tendant au contraire à supprimer autant que possible toutes les restrictions, à la liberté de la mer. Déjà on a battu en brèche le droit de propriétaire de l'Etat riverain, on lui a contesté de plus le droit de souveraineté sur la mer territoriale ; enfin, après avoir fait justice et du système de la propriété et du système de la souveraineté, on a essayé d'édifier la théorie du pouvoir de surveillance et de juridiction, droit formé d'attributs détachés de la souveraineté. C'est déjà un sensible progrès sur les vieux errements, mais ce n'est point encore la formule rêvée, qui laisserait à la mer territoriale son caractère de res communis, tout en respectant les intérêts de voisinage de l'Etat côtier.

Le système de la propriété, donnant à l'Etat sur la mer territoriale le double caractère de propriétaire et de souverain, uniquement édifié du reste en vue d'une raison plus ou moins défendable (la pêche aux riverains) est aujourd'hui à peu près généralement abandonnée.

Très en faveur autrefois à l'Ecole italienne, où Schiatarella parlait du *dominio continuo pieno assoluto, del populo della riva* (1), cette théorie a eu de très chauds partisans. Hefter déclarait que « la mer près des côtes peut être soumise à la propriété (2) » et Wheaton affirmait que dans les limites de la mer territoriale « les droits de propriété et de juridiction étaient absolus (3). » M. Pradier-Fodéré (4) est un des derniers représentants de ces idées. Sans aller jusqu'à soutenir que la justification du droit de propriété de l'Etat côtier est basé sur le principe *accessorium sequitur principale*, il essaye d'édifier sa théorie par les trois points suivants :

1° La mer territoriale est utile. « C'est pour l'Etat riverain un rempart naturel contre les agressions soudaines des ennemis venus de la haute mer ». Ensuite les produits sous marins de cette mer côtière sont indispensables aux riverains, partageant ainsi l'opinion de M. Pasquale-Fiore, qui appelle la mer territoriale « la nourricière de la côte ».

2° Les eaux territoriales sont d'une telle nature que l'usage de plusieurs ou de tous nuirait au propriétaire. Les produits de la mer côtière n'étant pas inépuisables, il importe qu'un droit de propriété absolue pour l'Etat riverain vienne en réglementer l'usage. Cet argument quoique spécieux, les produits de la haute mer n'étant pas inépuisables eux aussi, avait été l'argument favori

(1) Del territorio, page 5.
(2) Droit de l'Europe, traduction Bergson, page 150.
(3) Elêments de Droit international, t. I, p. 169.
(4) Traité de Droit international public, t. IV.

de Vattel qui s'occupant des pêcheries écrivait: « Une nation peut s'approprier les choses dont l'usage libre et commun lui serait nuisible ou dangereux » (1);

3° La mer côtière est réduite en la possession réelle et matérielle de l'Etat propriétaire qui y règne par le canon; or une pareille justification est capable à elle seule, nous le verrons plus tard, de faire rejetter un système.

Malgré toute l'autorité qui s'attache aux noms des défenseurs de ce système qui comprennent en outre des auteurs précités MM. de Martens, Hautefeuille (2), et Klüber (3), aucun des arguments présentés ne nous paraît réellement solide et le système a été assez vite abandonné.

Mais, prétendent les partisans de la théorie de la souveraineté, si la mer territoriale n'est point susceptible du droit de propriété, l'Etat côtier doit pouvoir y exercer un droit de souveraineté analogue à celui qu'il exerce sur son territoire terrestre.

En effet, a-t-on, ce qui prouve le Droit de souveraineté de l'Etat sur la mer côtière, c'est que grâce à l'artillerie de ses forts, il exerce un contrôle effectif sur les abords de ses rives, c'est-à-dire sur ses eaux territoriales. Curieux système qui fait du canon le « générateur de la souveraineté d'un Etat » (4), alors que depuis des années les principes généraux du Droit semblent s'orien-

(1) Droit des Gens annoté par Pradier Fodéré, t. I, 576.
(2) Droit et devoirs des N. neutres, t. I, page 85.
(3) Droit des Gens moderne de l'Europe, page 180.
(4) Système encore suivi de nos jours : « Le canon trace sur la mer la ligne de respect ». Pinheiro-Ferreira, 136.

ter dans une toute autre direction (1). Du reste si c'est la présence des pièces d'artillerie qui engendre pour un Etat le Droit de souveraineté sur les eaux côtières, bien peu d'Etats aujourd'hui seraient en droit de le revendiquer. C'est à peine, en effet, si aux abords des ports de guerre, quelques forts se cachent aux aguets ; nous ne sommes plus au temps où les nations s'entourraient sur leurs côtes d'une ceinture de casemates et de batteries, et pour la France notamment presque tous les ouvrages de défense côtière que Vauban avait semé sur nos rives de Dunkerque à Toulon se voient démolis ou déclassés. Ce n'est plus de la côte que l'Etat protége ses abords mais de la mer; toute une flotille de croiseurs, de canonières, de torpilleurs, assure maintenant pour chaque Etat ce qu'on appelle la Défense mobile des côtes, et le canon du rivage a été remplacé par le canon du bord. Alors, comme il faut être logique, si l'Etat côtier est souverain, si cette souveraineté vient du canon, cette souveraineté doit s'exercer partout où les canons de ses navires ont le pouvoir de balayer la mer. Ce recul indéterminé de la mer territoriale équivaudrait à la suppression de la liberté des mers.

Et de plus, comment concilier le principe de la souve-

(1) D'après certains auteurs il ne faut considérer s'il existe en réalité des batteries sur le littoral. Le canon n'est qu'un pur symbole de la souveraineté territoriale. De Martens, Précis I, p. 444 « La conservation du domaine de la mer territoriale par la nation riveraine n'est pas subordonnée à l'établissement et à l'entretien des ouvrages permanents tels que batteries et forts. La souveraineté de la mer territoriale n'est pas plus subordonnée à son mode d'exercice que la souveraineté du territoire même ».

rainté de l'Etat riverain, avec le droit de passage sur les eaux territoriales de cet état, droit universellemenl reconnu. Curieuse souveraineté que celle-la, qui différerait de si étrange façon avec la souveraineté exercée par le même Etat sur son territoire terrestre. Un seul des partisans de ce système est constant avec sa théorie, c'est Klüber lorsqu'il déclare : « qu'on ne pourrait accuser un Etat d'injustice, s'il défendait le passage des vaisseaux sur mer, à porté du canon de ses côtes ». L'accès de la mer territoriale ne souffre en effet aucune espèce de restriction : « tous les navires ont le droit de passage inoffensif sur la mer territoriale. »

L'institut de droit international (1) reconnaît implicitement l'impossibilité pour l'Etat d'exercer le droit de souveraineté sur la mer cotière, c'est simplement un droit de souveraineté qu'il lui accorde, ce qui est loin d'être identique. C'est en un mot la reconnaissance d'un simple droit juridictionnel.

C'est en somme la théorie allemande consacrée par le tribunal suprême de Prusse, le 16 novembre 1866 : « Les Etats riverains ont seulement le droit de prendre des mesures dans l'intérêt de la protection des côtes de la navigation et du commerce ; c'est seulement à ce point de vue que le droit des gens a admis l'extension nécessaire de la mer territoriale » (2).

(1) Annuaire de l'institut, Session Paris 1894. Article Ier, régime de la mer territoriale.

(2) Perels droit maritime international page 26. Ce n'est pas le dominium, c'est un imperium donnant le droit de disposer, d'exclure, d'accomplir certains actes de nature diverse.

De même Bluntschli (1) : « On fait rentrer, dit-il, dans le territoire, les parties de la mer sur lesquelles l'Etat peut, de la côte, faire respecter son pouvoir ». Mais il ajoute que la souveraineté sur la mer est très imparfaite, « car la mer ne faisant de sa nature partie d'aucun Etat, cette souveraineté n'est que relative ». Et plus loin (2): « La juridiction de l'Etat riverain ne s'étend sur la mer voisine que dans la mesure jugée nécessaire par la police et les autorités militaires. Le navire est, sous tous les autres rapports, aussi libre que s'il se trouvait en pleine mer, c'est-à-dire qu'il est regardé comme une partie flottante du territoire dont il dépend ».

Nous trouvons aussi cette théorie très bien rendue dans le livre de M. Morton P. Henry (3), jurisconsulte américain : « La juridiction territoriale d'une nation. dit-il, sur les eaux comprises dans sa juridiction et dans la zone de trois milles du rivage, ne s'étend pas aux vaisseaux qui se servent de l'Océan, comme d'un grand chemin et qui ne sont pas attachés aux ports de cette nation. Un vaisseau peut au cours de ses voyages, passer le long du rivage d'un Etat, sans se trouver soumis à la loi du littoral, et conserve tous les droits que lui donne la loi du pavillon. Le lord Chief justice Cockburn a dit et montre que ce droit de juridiction n'est qu'une restriction des prétentions à la juridiction sur le *marc Clausum* qui est abandonnée de nos jours. Le droit juridic-

(1) Droit international codifié trad. de Lardy, page 189.
(2) Droit international codifié trad. de Lardy, régle 322.
(3) Juridictions et procédures des cours d'Amirauté.

tionnel sur la zone de trois milles, n'existe que pour la protection et la défense de la côte et de ses habitants (1). »

C'est ainsi un droit de souveraineté bien amoindri qui est reconnu à l'Etat riverain, mais au nom de quel principe l'Etat l'invoquera-t-il ? C'est ici qu'apparaît le troisième système, celui de la délégation : « La police et la surveillance de certains districts maritimes ont été confiées, a dit Heffter (2), à l'Etat le plus voisin dans l'intérêt du commerce et de la navigation ». L'Etat riverain, recevant ainsi, du souverain de la mer, l'universalité des nations, un simple droit de surveillance, de police, de juridiction, droit qu'il exercerait au nom du possesseur commun sur cette partie de mer libre située à proximité de ses côtes. Cette théorie, évidemment ingénieuse, constitue un progrès saillant sur les deux premières, mais elle pêche néanmoins par la base. L'idée de délégation est inexacte en elle-même. La façon dont les choses nous sont présentées nous porte à croire que cette délégation de la souveraineté internationale a été consentie par la société des nations dans un but d'intérêt général. C'est là en effet le véritable caractère d'une délégation de pouvoirs, faite en mer d'une zone maritime ; bien au contraire, cette délégation n'est ici faite qu'en faveur de l'Etat côtier ; ainsi, en sommes-nous conduits à penser que nous avons en présence non pas un droit délégué, mais un droit propre.

Reste à savoir qu'elle est sa nature ?

(1) Heffter, ouvrage cité.

(2) Dans le même sens Whebster. J. de D. Int. privé 1886, page 72.

Ce ne peut-être, le procédé d'élimination nous y amène forcément, qu'un droit de servitude grevant le patrimoine commun des Etats au profit de la nation riveraine, qui est libre pour sa défense personnelle, de limiter dans les abords de sa côte le libre usage de la mer. Ce droit de servitude basé sur un principe vital des Etats, a l'avantage de ne point dénaturer la mer côtière et lui laisse le caractère de mer libre ; elle continue à être ainsi le *necessary highwey off all nations*, la grande route commune de tous les peuples (1).

Ainsi donc, au point de vue spécial, qui nous occupe, c'est-à-dire au point de vue pénal, c'est la loi du pavillon des navires qui règnera à leur bord dans la mer côtière, celle-ci devant être considérée comme en général, inséparable de la mer libre ; mais cependant, l'Etat côtier pourra évidemment sanctionner à sa guise, la violation de ses droits de servitude et, la compétence de ses tribunaux, devra être logiquement décrétée pour tous les actes des navires ou de leurs équipages, actes rompant en rivière les quelques droits à lui reconnu.

En dehors, en effet, des droits vitaux des Etats consacrés par les servitudes côtières, la nation riveraine, n'est nullement intéressée à ce que ses tribunaux interviennent au sujet des infractions commises à bord de navires étrangers en mer littorale. L'avis du Conseil d'Etat français de 1806, statuant sur des espèces particulières, n'autorise l'intervention de l'autorité locale,

(1) Sir R. Philimore. Commentaries upon International Law. t I, page 172.

pour les infractions commises en mer nationale, que si l'ordre public vient à être troublé. Déciderait-on d'appliquer la même théorie à la mer côtière, on ne voit pas du tout dans l'espèce, les cas ou l'ordre public serait troublé, ce qui pourrait justifier l'intervention de l'autorité riveraine. Comment admettre, en effet, que l'ordre public d'un pays puisse recevoir une atteinte du fait d'une infraction commise à bord d'un navire étranger traversant sa mer littorale. En quoi sera troublé l'ordre public de la France parce qu'un infanticide, par exemple, aura été commis à bord d'un steamer britannique passant à quelques milles du port de Marseille. L'affirmative n'a que faire ici. Pourtant certains auteurs ont tenté d'excepter de cette compétence le crime ou le délit qui pourrait s'apercevoir du rivage. M. Maurice Jarry (1) admet exceptionnellement la compétence de l'autorité locale, pour une infraction commise dans la mer côtière, lorsque l'acte délictueux est visible pour la terre ferme. Il cite le cas suivant : un capitaine, à la suite d'une infraction commise par un membre de son équipage, fait pendre le coupable par les bras, au grand mât de son navire. Le malheureux y reste de longues heures, en proie à d'atroces souffrances et finit par succomber. De la rive la population assistait indignée, à l'accomplissement de ce drame ; l'Etat côtier ne devait-il pas intervenir judiciairement ? Même dans ce cas exceptionnel, nous croyons devoir maintenir l'application de la loi de

(1) Crimes et délits commis dans les eaux étrangères. Thèse, Paris.

pavillon, déduction logique de la théorie qui fait de la mer territoriale, une mer presque complètement libre.

En effet comment faire dépendre une compétence judiciaire du degré de visibilité de l'infraction ; si la côte est déserte ou non au moment de l'accomplissement de l'infraction, si celle-ci se commet soit de nuit, soit de jour, par un temps clair ou par un temps brumeux, l'autorité riveraine sera oui ou non compétente.

C'est la même idée que défend Pasquale Fiore (1) « La juridiction de l'Etat limitrophe ne devrait dès lors s'exercer, que lorsqu'il serait possible de discerner de la plage les faits délictueux de façon à pouvoir en témoigner. Les délits commis hors de ces limites devraient être considérés quant aux conséquences pénales comme commis en pleine mer ». C'est, selon nous, une théorie bien chanceuse que celle édifiée sur le criterium visuel (2).

D'Aucuns, par une idée analogue à celle-ci ont voulu donner connaissance à la juridiction riveraine pour toute poursuite pénale venant se greffer sur une question d'abordage. L'abordage, disent-ils, vient d'une façon certaine troubler l'ordre public d'un Etat. Cet Etat est intéressé, pour le bon renom de ses côtes, à ce que l'accès de sa mer territorriale soit facile ; il devra être compétent dans tous les cas pour maintenir la sécurité de ses routes navales.

Il y a ici une exagération manifeste, prétendre que

(1) Pasquale Fiore, Traité de Droit international public, § 3.

(2) M. Godey dans son ouvrage sur la mer côtière se sert du critérium visuel (un œil normal) comme base de l'étendue de la mer côtière,

l'Etat côtier est seul intéressé à éviter les abordages, ou du moins, l'est à un plus haut titre que les Etats nationaux des navires victimes des collisions, équivaudrait à soutenir, qu'un hôtelier, pour le bon renom de sa maison, est plus intéressé que ses voyageurs à ce que les voitures de ses clients ne versent pas sur la route de son auberge.

Il n'y a donc dans ses questions d'abordages, aucune nécessité spéciale à l'Etat côtier qui nous oblige à nous départir de notre règle ; aussi refuserons-nous à l'Etat riverain toute compétence pour prononcer sur la responsabilité pénale qui peut se dégager de semblables questions.

Cela résulte bien en effet de la façon dont fut accueilli le fameux Act anglais du 16 août 1878 intervenant à la suite de l'incident du *Franconia* et assujetissant l'abordage entraînant mort d'hommes à la juridiction de l'Etat riverain.

Au mois de février 1876 le navire allemand *Franconia* aborda à moins d'une lieue marine de Douvres *le Strathclyde* battant pavillon anglais. Un des passagers de ce dernier navire ayant trouvé la mort dans la collision, le capitaine allemand dans une relâche à Douvres, y fut arrêté et traduit sous la prévention d'homicide par imprudence, devant la Central Criminel Court de Londres. Le jury rendit un verdict de culpabilité, mais, en vertu de son pouvoir de réserver les questions de droit, à la Court for the consideration of crown cases reserved, le juge sursit au prononcé de la condamnation jusqu'après que la question de compétence eût été vidée.

La Cour composée de quatorze juges, parmi lesquels, le lord chief justice d'Angleterre, le lord chief justice des Plaids communs, le lord chief de l'Echiquier, et sir R. Philimore, juge de la haute cour d'Amirauté, décida le 13 novembre 1876, que l'exception d'incompétence devait être accueillie. L'opinion publique anglaise s'en émut, aussi quelque temps après M. Gorst, membre du Parlement, présenta un projet de loi tendant à poser le principe que les eaux territoriales font partie du Domaine de la Couronne, ce projet n'aboutit pas ; mais en 1878, le Gouvernement proposa un bill qui fut voté le 16 août 1878. Le texte de loi passa sans difficulté à la Chambre des Lords, mais il fut vivement attaqué à la Chambre des Communes par sir Georges Bowyer, soutenant que la juridiction d'un Etat sur la mer territoriale, ne doit exister que dans la mesure où elle est jugée nécessaire pour la sécurité du pays : « L'Angleterre, disait-il, peut-elle faire une loi applicable à des étrangers qui ne se trouvent pas sur son territoire » (1).

De vives critiques accueillirent l'apparition de cette loi en Angleterre ou à l'étranger.

M. Sheldon Amos, repoussait déjà en 1877, cette assimilation de la mer territoriale avec le territoire proprement dit. La doctrine par laquelle tout navire dans la zone territoriale serait soumis aussi strictement à la juridiction de l'Etat que s'il était dans ses ports, lui paraissait inadmissible (2).

(1) J. D. International privé 1879, p. 240. Art. de M. Renaud.
(2) J. D. International privé 1879, p. 241.

De même sir Travers Twiss, qui dans un article paru avant le vote du bill, estimait le projet de loi exorbitant.

Parmi les publicistes étrangers Perels (1), après avoir cité le cas du *Franconia,* trouve la disposition du bill de 1878 absolument exorbitant : « en ce qu'elle donne à la juridiction territoriale une extension qui n'est pas en harmonie avec les principes internationaux ».

Bluntschli (2) s'exprime ainsi : « Les navires sont soumis temporairement à la souveraineté de ces Etats en ce sens qu'ils doivent respecter les ordonnances militaires ou de police ».

Evidemment le législateur anglais est allé au delà du but qu'il se proposait. Le Gouvernement anglais, lui-même, à si bien senti ce qu'il y avait d'exagéré dans le principe posé par le territorial waters juridiction act, qu'il a subordonné l'application de la loi, à un consentement express d'un des secrétaires d'Etat, condition éminemment restrictive à l'application de la loi.

Aussi donc nous ne pouvons absolument pas nous résoudre à admettre la compétence de la nation riveraine en cas d'abordage près des côtes. La solution qui s'impose ici est la même que sur la haute mer, c'est la loi du pavillon de l'abordeur que nous déclarons compétente.

L'application de la loi du pavillon, ici comme ailleurs du reste n'a que des avantages, évitant les conflits de lois et facilitant la prompte exécution de la justice.

(1) D. Maritime International, pages 98 et 99.
(2) D. International codifié, règle 302.

Il faut voir un léger mouvement dans ce sens dans l'application faite par la jurisprudence française des articles 435 et 436 du Code de commerce proclamant les déchéances, aux abordages entre vaisseaux français et étrangers en eaux territoriales étrangères. C'est ce que décida le tribunal correctionnel de Rouen 1886. Dans l'affaire du *Nith* et de la *Ville de Pernanbuco*, il déclara non recevable l'action de Steel Yound and C°, faute par leur capitaine d'avoir signifié à qui de droit sa protestation contre l'abordage (1).

Le terrain ainsi préparé, en 1888 à Lausanne, dans une session de l'Institut du Droit international, M. Lyon-Caen, put présenter une proposition tendant à englober la mer territoriale dans la haute mer en matière d'abordage.

C'est du reste ce qui fut reconnu au Congrès d'Anvers: « En cas d'abordage en mer, (ce qui comprenait les eaux territoriales et la haute mer), c'est la loi de pavillon qui s'applique ».

Ces diminutions successives du Droit Juridictionnel de l'Etat côtier sur ses eaux territoriales nous confirment une fois de plus dans notre théorie des servitudes côtières ; mais il nous reste à étudier les différents cas d'application de ce droit de servitude.

Même en dehors de la théorie de souveraineté, il est bien évident que l'Etat côtier, doit pouvoir assurer la protection de sa côte au triple point de vue : militaire, douanier, hygiénique.

(1) De même à Nantes 88.

C'est ainsi qu'il aura le droit d'interdire la guerre navale à une faible distance de sa côte, pour éviter au littoral le contre-coup de la bataille.

De plus, au point de vue douanier, l'Etat riverain aura le droit de veiller à la répression de la contrebande, en obligeant les navires à faire une déclaration de leur chargement, droit qui se traduit en sus dans les ports par la perception de taxes de douane. Mais l'exercice d'un tel droit de surveillance, eut été totalement insuffisant, s'il eut été restreint, aux seuls points de la côte, où puissent facilement aborder les navires ; aussi, le Droit international, a-t-il, reconnu aux puissances côtières, le droit de prendre dans cette bande de mer qui, quoique baignant les côtes, se rattache à la mer libre, toutes les mesures nécessaires à la sauvegarde de leurs intérêts douaniers : c'est-à-dire, de surveiller les bâteaux, de les visiter et de punir les marins convaincus de se livrer à la fraude.

La loi française autorise ainsi l'inspection et le visa du manifeste de la cargaison pour les navires de faible tonnage, pour ceux dépassant cent tonneaux, elle exige une visite préventive. Et cela à une distance relativement éloignée des côtes. Tandis que généralement la limite des eaux territoriales, grevées des servitudes côtières, s'étend à une porte de canon (1) fixé arbitrairement à la distance de trois milles, relativement à ces questions de douane, l'Etat côtier s'est vu dans la possibilité d'aug-

(1) Vieux souvenirs de Bynkersoeck. De dominio mari, « Dicendum est, potatatem terræ finiri, ubi finitur armorum vis ».

menter le domaine de l'exercice de sa servitude, jusqu'à une distance relativement considérable.

En Angleterre, les Hoverings Acts (1) accordent jusqu'à quatre lieues marines à l'Etat riverain ; de même aux Etat-Unis. Le règlement français du 27 mars 1817, recule jusqu'à 20 kilomètres la limite des eaux territoriales au point de vue douanier.

De même l'Etat côtier doit avoir la liberté de prendre telles précautions qu'il jugera nécessaires au maintien de la santé locale qu'il a charge de sauvegarder. Sans aller aussi loin que le Brésil qui, en 1893, ferma ses ports, par un gros temps, à deux navires d'émigrants italiens, il faut décider que toutes les mesures que la nation riveraine croit devoir employer à l'empêchement de la contamination épidémique, devront être appliquées sur la mer territoriale. Ces obligations auxquelles sont soumis les navires portent le nom de quarantaines. Elles ont surtout pour but de désinfecter les navires et d'empêcher les communications de ces derniers, soit avec la terre soit avec d'autres batiments. A cet effet, les navires suspects sont contraints à un séjour plus ou moins long, dans un lieu désigné à cet effet, pendant que leurs équipages sont installés aux lazarets. Certaines législations, comme l'instruction allemande pour les commandants de navires de 1879 ou le règlement Russe de 1866, oblige les na-

(1) « Tout batiment trouvé dans un rayon de quatre lieues autour des côtes du Royaume-Uni, peut-être invité à faire montre de son manifeste ; tout refus ou impossibilité d'en faire l'exhibition étant punissable d'une amende de 100 liv. st. ».

vires à être pourvus d'une patente de santé. Si tout cela est parfaitement tolérable, il y a, au contraire, lieu de s'insurger contre les prétentions exigées par la Grande Bretagne dans le statut 26 Geo II, statut qui obligeait les bateaux venant d'un port contaminé et se trouvant à moins de quatre leagues (1) des côtes anglaises, de faire des signaux s'ils venaient à rencontrer d'autres navires. Tout manquement à ces règles, sont punis d'une amende de 200 livres sterling (2).

Nous croyons, au contraire, que dans le cas des mesures d'isolement en vue d'éviter les épidémies, comme il suffit, en somme, d'un faible bras de mer pour arrêter les communications entre les navires en quarantaine et la terre, on doit restreindre dans l'espace le plus possible le champ d'application de ce droit de servitude.

Ces diverses dérogations au principe de la liberté des mers, constituent la théorie des servitudes côtières qu'il est équitable de concéder à l'Etat riverain. Pour la sauvegarde de ces droits, il est pleinement juste que l'autorité riveraine puisse intervenir en matière de sanction. Mais, d'autre part, certains états se sont arrogés l'exercice d'un droit absolu touchant, soit à la police de la navigation, soit à la pêche côtière, soit au cabotage. Sont-ce là, des restrictions légitimes au principe de l'assimilation des eaux littorales à la haute mer, pouvant

(1) Lieue marine, 5555 mètres et demi.

(2) Perels, page 33. « Bien que cette loi est une utilité incontestable au point de vue sanitaire général, elle ne peut être obligatoire pour les navires étrangers à une pareille distance des côtes » .

être appelées à figurer dans le faisceau des servitudes côtières ?

Et d'abord pour la police de la navigation ?

Il y a en effet à ce sujet, tout un ensemble de prescriptions édictées par les divers états maritimes : soient réglements sur les échouements et abordages, soient sur les bouées et balises, soient encore des instructions sur les voies à suivre pour l'entrée et la sortie dans les ports, etc. C'est ainsi que la loi française du 27 mars 1882 règle la proscription du balisage: « Tout capitaine français ou étranger est punissable s'il détériore une bouée même par simple négligence ». De même la loi de 1884 protégeant les cables immergés dans nos eaux. Evidemment toutes ces ordonnances ont pour base, la nécessité invoquée par l'Etat côtier, d'assurer la sûreté de la navigation le long de ses rives. Nous avons déjà vu à propos de l'abordage ce qu'il fallait penser de cette appréciation. Du reste la sphère d'application de ces divers règlements est bien plutôt la mer nationale, que la mer littorale.

C'est bien ce que montre en effet l'article 25 du règlement international, en vue de prévenir les abordages : « Rien dans ces règles, y est-il dit, ne doit entraver l'application des règlements spéciaux, édictés par l'autorité locale, relativement à la navigation dans une rade, ou une eau intérieure quelconque ».

De même la réserve aux nationaux, de la navigation côtière, de cap à cap en longeant les côtes, le cabotage, est-elle judiciable et inhérente aux principes vitaux des Etats ?

La base de l'existence de cette anomalie, réside dans

le plus ou moins grand intérêt qu'aurait un Etat, à ne pas voir les eaux situées près des côtes, constamment sillonnées par des navires étrangers ; et à ce que le ravitaillement du rivage puisse toujours être assuré par la marine nationale.

En France l'article 4 de la loi du 21 septembre 1793 décide : « Les bâtiments étrangers ne pourront transporter d'un port français à un autre port français, aucune denrée, production, ou marchandises des crus, produits ou manufactures sous les peines portées par l'article 3, c'est-à-dire confiscation du bâtiment et de la cargaison, amende de 3000 livres due solidairement par le propriétaire, le consignataire et le capitaine ».

En Russie, le mot cabotage ne comprend que le transport de marchandises d'un port russe à un autre port russe situé dans la même mer ; il est exclusivement réservé aux nationaux.

En Espagne, le commerce du cabotage n'est autorisé qu'aux navires nationaux (1) ; cependant les bagages des voyageurs, les minerais, les charbons peuvent être transportés d'un port à un autre par des navires étrangers.

De même pour le Portugal, la Suède et la Norwège (2).

En Allemagne (3) le droit de porter des marchandises d'un port à un autre appartient exclusivement aux

(1) Ordonanzas générales de la renta de aduanas, 15 juillet 1870.

(2) Parmi les pays hors d'Europe qui réservent le cabotage à leurs nationaux d'une façon absolue, il faut citer en première ligne les Etats-Unis.

(3) Loi du 22 mai 1881.

navires allemands sauf dérogation des traités. L'infraction à cette règle entraîne une amende de 3000 marks et confiscation du navire.

La loi danoise du 14 avril 1865 autorise au cabotage les navires chargés d'un tonnage inférieur à celui exigé par la loi de 1819, sous la condition de réciprocité, en faveur des navires appartenant à des nations qui jouissent des privilèges dans leurs relations avec le Danemark.

L'Autriche (1) interdit le cabotage à tous les navires étrangers, sauf pour ceux appartenant à des nations avec lesquelles des traités contraires ont été établis.

En Italie, le cabotage est un privilège au pavillon national, mais la loi du 9 avril 1855 autorise le Gouvernement à admettre les navires sous condition d'une complète réciprocité.

De même en Grèce (2)

Dans la Grande Bretagne (3), le cabotage est libre en principe, mais le Gouvernement s'est réservé le droit absolu, d'exclure par un « order in concil » les navires des pays qui refusent la réciprocité aux navires britanniques. Il n'en use pas au regard de la France.

Par contre dans les Pays-Bas (4), le cabotage dépend uniquement du paiement d'une patente, sans condition d'indigénat.

(1) Décision impériale du 28 janvier 1845 et traité de commerce 10 décembre 1878.

(2) Ordonnance royale 15 novembre 1830.

(3) Merchant Schipping Act de 1849 et Act du 23 mai 1854.

(4) Loi de Navigation du 8 août 1850.

En Belgique, le cabotage est libre, de même en Turquie et au Brésil.

Ainsi donc des principes différents sont en vigueur dans les divers Etats en ce qui concerne le cabotage ; les uns le réservent uniquement aux navires nationaux, dans d'autres il est permis, soit par les législations, soit par les traités aux navires des Etats accordant la réciprocité, enfin dans d'autres nations, il est entièrement libre.

De ces différences de législation, il est permis de conclure, que la réserve du cabotage aux nationaux d'un état, n'est pas indispensable ; et nous ne voyons pas pour notre part la nécessité d'augmenter ainsi l'étendue des restrictions au principe de la liberté des eaux territoriales.

Par une idée analogue à celle qui fait du cabotage un privilège du pavillon national, les Etats ont souvent réservé à leurs nationaux le droit absolu de pêche sur leurs côtes. C'est même à cause de la pêche côtière, mais en exagérant de beaucoup son importance, que les nations ont voulu imposer leur souveraineté sur les eaux côtières. Nombreuses sont les raisons mises en avant pour soutenir ces prétentions.

On a soutenu que l'industrie de la pêche, fournissant aux populations riveraines leur principal travail, il y avait lieu de veiller à ce que les conditions de ce travail soient rendues le plus avantageuses possibles. On a prétendu aussi qu'avec ses hasards, ses dangers et ses peines, le métier de pêcheur exerçait d'une façon toute spéciale la population côtière et que l'Etat riverain trouvait dans cette dure préparation de ses nationaux une force considérable en cas de guerre maritime.

En France, la loi fondamentale en la question est relativement récente, en date du 1er mars 1888. Elle déclare que : « Si le patron d'un bateau étranger ou les hommes de l'équipage sont trouvés jetant des filets ou exerçant la pêche d'une façon quelconque dans la partie réservée des eaux territoriales françaises (et algériennes), le patron sera puni d'une amende de 16 fr. à 250 fr. »; en cas de récidive, elle pourra être portée au double. Dans tous les cas les engins prohibés sont détruits, les engins non prohibés saisis avec le produit de la pêche ; quant aux poursuites, elles ont lieu devant le tribunal de police correctionnelle du ressort du port où les contrevenants ont été conduits. Aussi au mois de mars 1896 le tribunal correctionnel de Bastia condamnait le patron de la balancelle *Capo Corso*, de Livourne, arrêtée se livrant à la pêche dans le rayon français, à une amende de 100 fr. et à la confiscation des engins (1).

En Allemagne, l'article 296 du Code pénal (2) punit d'une amende de 600 marks ou d'un emprisonnement de six mois les étrangers pêchant sans autorisation dans les eaux allemandes, il prescrit en outre la saisie des engins et des poissons.

La loi russe (3) prescrit de même la confiscation dans le cas où des étrangers se livreraient à la pêche réservée aux nationaux.

En Italie, le décret du 7 janvier 1869 oblige les étran-

(1) J. de Droit international privé, 1896.
(2) Introduit par la loi du 26 février 1876.
(3) Ukase de l'empereur Alexandre Ier du 4-16 septembre 1812.

gers voulant se livrer à la pêche à payer simplement une patente de 30 livres.

Certains pays d'autre part admettent les étrangers à la pêche côtière, ce sont du reste généralement les Etats sur les côtes desquels la pêche n'est pas fructueuse, les Pays-Bas, la Grèce, le Portugal ; les Etats-Unis aussi, car ils n'ont rien à redouter d'un voisinage dangereux ; mais après l'accord russo-américain de 1867, lorsque les Etats-Unis furent devenus propriétaires de ces vastes territoires et mers polaires où abondent les phoques à fourrure, ils se montrèrent intraitables pour les vaisseaux étrangers surpris pêchant sur la mer de Behring, dont ils voulaient faire une propriété nationale. Plusieurs vaisseaux anglais (1) furent saisis coup sur coup à des distances variant entre 60 et 100 lieues de la côte, et amenés de force à la cour de Sitka (2) qui les condamna comme de bonne prise. Elle basait les prétentions américaines sur ce fait que les Etats-Unis étaient les continuateurs de la Russie, ancien propriétaire, sans prendre garde que la Russie du reste avait possédé ce que n'avait pas l'Amérique, les deux côtés du rivage de la mer. Des notes furent échangées entre les cabinets de Londres et de Washington ; enfin, sur la proposition de l'Angleterre, on en arriva à un arbitrage. La commission arbitrale siégeait à Paris, sous la présidence du baron de Courcel ; la sentence fut rendue le 15 août 1893, qui

(1) La *Minnie* (60 lieues), le *Dolphin* (45 l.), la *Grâce* (93 l.).

(2) Revue Droit international et Législation comparée, t. XXII, page 217.

confirmait les rapports juridiques existant entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne, comme riverains de la mer de Behring et déboutait les Etats-Unis de leurs droits de souveraineté sur cette mer.

Pour nous, malgré toutes les bonnes raisons avec lesquelles on a étayé ce droit de pêche exclusivement national, cette restriction à la liberté de la mer nous paraît bien peu nécessaire à l'existence de l'Etat riverain. La meilleure preuve c'est que ce droit peut être cédé sans que les principes constitutifs des Etats qui en font abandon en soient le moins du monde lésés. Aussi en 1713, aux traités d'Utrecht, le gouvernement anglais renonçait en faveur de la France à tous les droits de pêche des nationaux britanniques à l'île de Terre-Neuve. De plus, nous avons vu que comme pour le cabotage tous les Etats n'ont pas admis la réserve de la pêche ; très longtemps en France nous avons vécu sous le régime de liberté qui règne encore aujourd'hui dans les Pays-Bas, la Grèce, etc. C'est l'indication certaine qu'un Etat peut renoncer sans péril au monopole de la pêche ; il serait désirable que toutes les nations s'entendissent pour laisser tomber en désuétude l'exercice de ce droit en somme mal justifié, la théorie des servitudes côtières nous empêchant de considérer la pêche littorale comme un monopole naturel de l'Etat riverain.

Du reste la plupart de ces questions intéressant à un titre quelconque la mer côtière sont loin d'être définitivement ou du moins durablement résolues. De tous les problèmes reliés à notre matière, c'est là que se trouve le plus d'obscurité et d'indécision. L'Institut de Droit

international (1), dans sa session de Paris (1894) ne semble pas du reste avoir fait avancer dans le bon chemin la solution des questions relatives à la mer littorale.

Certes, l'article 1 de la décision votée à Paris, est évidemment un progrès saillant sur les vieilles théories du droit de l'Etat. Ce n'est qu'un droit de souveraineté qui est consenti à la puissance riveraine; mais si la nature de ce droit, un simple droit juridictionnel est assez nettement établi, le champ d'application dans lequel il évolue n'est point justement déterminé, l'Institut n'ayant pas jugé bon d'adopter la simple théorie des servitudes. Et alors que cette théorie l'eut surement amené à ne pas admettre de limites générales pour la mer territoriale, mais seulement des limites particulières aux droits exercés, l'Institut s'est efforcé de fixer arbitrairement l'étendue juridictionnelle de cette zone maritime. Alors que les législations de plusieurs Etats et nombre de conventions (2) internationales avaient fixé la limite de la mer territoriale à 3 milles marins de 60 au degré, ou à une lieue marine (mille = 1852 m. lieue = 5556 mètres) à partir de la laisse de marée basse, la théorie de Bynkersoeck encore ancrée dans l'esprit, l'Institut ne voulant pas s'écarter de l'idée du canon générateur de souveraineté et décidé à tenir compte des progrès de l'ar-

(1) Annuaire de l'Institut, 1894, Session Paris, et Revue Droit international public, t. I, page 323.

(2) Voir territorial waters juridiction 1878. — Règlement des prises russes de 1889. — Loi française sur la pêche de 1888. — Conventions franco-anglaise de 1876 ; anglo-allemande de 1874. — Convention de la Haye, 6 mai 1882. — Convention de Constantinople, 29 octobre 1888 (Canal de Suez).

tillerie moderne, décréta (art. II) que la mer territoriale devait s'étendre à 6 milles marine de la laisse de marée basse sur toute l'étendue des côtes.

On pourrait se demander à quoi bon toutes ces discussions savantes et cette fixation bizarrement arbitraire de la mer territoriale, alors qu'en somme l'Institut arrive à ne reconnaître presque aucun droit à l'Etat côtier sur ses eaux juridictionnelles. L'article 8 de son règlement amène évidemment à une semblable conclusion: « Les navires, déclare-t-il, de toutes nationalités, par le fait seul qu'ils se trouvent dans les eaux territoriales, à moins qu'ils ne soient seulement de passage, sont soumis à la juridiction de l'Etat riverain ».

Les mots « à moins qu'ils ne soient seulement de passage » sont évidemment un souvenir de l'affaire du *Franconia* et de la loi qui suivit et par laquelle l'Angleterre s'arrogeait un droit de juridiction sur les navires passant le long de ses côtes. On a voulu éviter cet écueil. C'est donc pour les seuls vaisseaux en stationnement dans la mer littorale que l'Etat a le droit d'intervenir ; cela équivaut à supprimer les droits de l'Etat. La mer littorale n'offrant ni abri, ni refuge, sous aucun prétexte les navires n'y stationneront ; seuls peut être, en l'absence de rade assez vaste, une escadre de vaisseaux de guerre pourra stationner sur ces eaux inhospitalières, or de toutes façons ces unités navales de combat échappent de la manière la plus absolue à l'immixtion à leur bord de l'autorité et de la juridiction riveraines.

L'Institut a donc reconnu, implicitement il est vrai, la nécessité de restreindre le plus possible les droits

juridictionnels des Etats sur leurs eaux territoriales. C'est dans cette voie évidemment qu'il faut le suivre ; mais sans s'arrêter en chemin aux antiques vestiges d'un Droit des Gens bien vieilli ; espérons que la société des nations abandonnera tôt ou tard d'une façon générale les quelques droits mal justifiés qu'elle détient sur la mer territoriale et que ralliée à la théorie des servitudes côtières, elle restituera ainsi à cette portion de haute mer tous ses caractères de mer libre.

CHAPITRE TROISIÈME

Des Navires sur la Mer Nationale

La mer nationale (*sigen meer*) comprend, nous l'avons déjà vu, les ports, rades et baies, c'est-à-dire les eaux entourées ou cernées dans les sinuosités ou les échancrures de la côte (1). La doctrine et la coutume en ont fait avec raison le territoire maritime des Etats, tout concourrait, du reste, à justifier pleinement cette manière de voir ; possession exclusive de l'Etat côtier et nécessité de pourvoir à sa sécurité. L'Etat riverain est propriétaire de son domaine maritime, au même titre que de son domaine terrestre.

Le Code Civil Français déclare dans l'article 538 : « Les rivages, lais et relais de la mer, les ports, havres et rades, sont considérés comme des dépendances du domaine public », or le mot, domaine public, implique évidemment ici l'attribution d'un droit de propriété. Ce n'est point là une disposition exceptionnelle de notre code. Le code général de la Prusse (2) contient un article explicite : « Les ports sont la propriété de l'Etat ».

(1) Annuaire de l'institut, 1898. La Haye page 273 : « Art. I. Les dispositions du présent règlement sont applicables, non seulement aux ports, mais encore aux rades fermées et foraines, aux baies et havres qui peuvent être assimilés à ces autres rades ».

(2) II. 15, § 80.

Ce droit de propriété et partant de souveraineté absolue des Etats côtiers sur leur mer nationale, cette théorie du territoire maritime restreint aux eaux intérieures est universellement reconnue.

C'est dans ce sens qu'Ortolan (1) écrivait : « Il est certaines parties des mers plus rapprochées des terres et participant en quelque sorte à leur condition ». De même P. Fiore (2) qui trouvait qu' : « en ce qui concerne les ports et les rades, il est clair qu'ils doivent être considérés comme eaux appropriées de l'Etat auquel ils appartiennent ». Michel Rostworowski (3) déclare : « Les Etats par des dispositions législatives partout les mêmes, n'ont pas hésité à déclarer propriété de l'Etat et faisant ainsi partie du domaine public, les ports, rades et havres qui se trouvent le long de leur territoire ».

Calvo (4) enfin, résumant par avance l'opinion de la doctrine écrivait : « Les ports et les rades appartiennent de plein droit à la nation qui possède les côtes sur lesquels ils sont situés. Cette propriété, conséquence nécessaire de la position géographique des Etats et qui ne lèse nullement le droit des autres nations au libre parcours des mers, est sanctionnée et reconnue incontestable par le Droit international » (5).

(1) Diplomatie de la mer, t. I, page 139.

(2) Traité de Droit international public. Traduit. Antoine, § 814.

(3) Ouv. cité, page 42.

(4) Le Droit International (3 édit.) t. I, page 338.

(5) Annuaire Institut 274. 1898. « Lesdits ports et havres, anses rades et baies, non seulement sont placés sous un droit de souveraineté des Etats dont ils bordent le territoire, mais aussi, ils font partie du territoire de ces Etats ». art. II.

Ainsi, en arrivant dans les eaux d'une rade, les navires étrangers pénètrent sur une portion de mer particulière, possédée et dominée par l'Etat riverain et qui constitue son territoire ; or, l'unanimité des législations a déclaré que les lois de police et de sûreté doivent régir tous ceux qui résident sur le territoire. Ce sera évidemment le cas d'appliquer cette règle, le principe de la loi du pavillon régnant à bord des navires, n'a que faire ici; l'autorité locale est seule directement intéressée au maintien de l'ordre sur son territoire, de plus, vis-à-vis de la société des nations, elle a charge de le sauvegarder ; le pays de pavillon des navires étrangers n'ayant qu'à opposer à cette nécessité de sécurité générale, une simple raison d'intérêt égoïste.

Logiquement, la seule autorité compétente pour connaître des infractions commises sur le territoire maritime d'un Etat, c'est l'autorité locale de cet Etat. La loi du pavillon devrait absolument disparaître pour faire place uniquement à la loi territoriale. Il est évident cependant, que ce brusque changement de conditions des navires, cette dénationalisation du seul fait de l'entrée des vaisseaux dans un port, serait un obstacle des plus préjudiciable à l'intercourse maritime et ne pourrait qu'entraver de façon déplorable, l'essor de la navigation.

Le changement de conditions des navires présenterait en effet, de très graves inconvénients par rapport, par exemple, aux contrats leur ayant trait ; mais surtout la discipline du bord, risquerait d'être compromise de la plus fâcheuse façon, si l'autorité du commandant qui puise sa force dans la loi nationale au navire, venait à

être incessamment modifiée. Aussi, au nom du principe de réciprocité, la plupart des nations ont consenti à faire bénéficier les navires étrangers sur leur mer nationale, d'un régime que toutes elles désirent voir accorder à leur propre marine.

Ces concessions réciproques ne sauraient du reste présenter d'inconvénients. L'autorité du pays riverain ne subira aucune atteinte morale du fait, que parfois, pour des infractions commises sur son territoire une juridiction étrangère sera compétente, puisque c'est en vertu d'une autorisation expresse du législateur local que s'appliquera la loi étrangère : de plus, si le souverain du pays laisse intervenir en son lieu et place le souverain étranger où ses représentants, il ne le fera évidemment que dans les cas où il n'est pas directement intéressé à la répression des infractions commises, celles-ci ne troublant pas l'ordre public de son territoire, comme par exemple, les infractions intérieures au navire, c'est-à-dire, dont tous les éléments restent confinés à bord. L'intérêt matériel du pays n'ayant pas été lésé, la non intervention de la juridiction indigène est absolument plausible.

Il n'y a, en somme, aucun obstacle ni théorique, ni pratique à l'application restreinte de la loi du pavillon des navires sur la mer nationale des Etats. Mais des observations précédentes, il résulte : 1° Que les lois de l'Etat riverain reprennent leur empire et que ses tribunaux redeviennent compétents toutes les fois que l'ordre local de cet Etat vient à être troublé.

2° (Et cette considération dérive évidemment de la pre-

mière) que les moyens de maintenir l'ordre à bord des navires n'étant point aussi énergiques sur les bateaux de commerce que sur les bateaux de guerre, ces derniers doivent jouir dans une plus grande mesure que les autres de ce régime exceptionnel de faveur.

Nous sommes ainsi amener à diviser le troisième chapitre de cette étude en deux sections : l'une, s'occupant des navires de guerre ; l'autre, réservée aux navires de commerce,

Section Ire

CONDITION PÉNALE DES NAVIRES DE GUERRE

Quitte à revenir plus tard sur le véritable critérium de distinction entre les navires de guerre et de commerce, nous devons maintenant entrer dans quelques détails caractéristiques des navires de guerre.

Si dans leur cas particulier, la loi du pavillon reste la loi à peu près générale, si toutes les nations ont concédé à leurs forces navales militaires, un droit étendu d'immunité, c'est à cause de certaines particularités que possèdent les navires qui les composent.

Tout d'abord, sur les navires de guerre, l'autorité du commandant est bien plus forte et plus vaste que celle du capitaine d'un navire marchand ; il règne à bord des vaisseaux de guerre une discipline plus rigoureuse que sur les unités de la flotte marchande, toute infraction au service étant punie par un conseil de guerre, appliquant les rudes prescriptions du code de justice militaire.

De plus ces navires ont une qualité officielle que ne

peuvent avoir les organes de la marine marchande. Ils représentent directement l'Etat, sous les couleurs duquel ils naviguent et font partie de ses forces militaires. Ces bâtiments sont en quelque sorte la personnification même de leur patrie, de son indépendance et de sa force, on ne peut concevoir dans ces conditions que les navires de guerre d'un Etat doivent obéissance à un autre Etat.

Si la nation riveraine exerçait à leur bord des perquisitions et avait le droit d'y opérer des arrestations, ou d'y établir des enquêtes, la mission spéciale de ces navires pourrait être compromise ou retardée et de graves intérêts mis en jeu. Aussi tous les pays, ont-ils compris que ces organes militaires ont droit à tous les égards de courtoisie, à toutes les marques de respect que chaque Etat doit montrer pour leur indépendance.

Enfin et surtout, les navires de guerre sont armés, faits pour la lutte, leurs équipages instruits dans ce but ; les agents de la police locale seraient mal venus à vouloir intervenir dans un pareil milieu ; ils verraient sûrement se dresser des difficultés à leur intervention, et de leur tentative pourraient peut-être résulter de sanglants conflits.

Quelques rares auteurs Lampredi (1), Azuni (2), Pinheiro-Ferreira (3) ont seuls nié que les navires de guerre occuppaient une position spéciale et que l'exemption de la juridiction locale, leur devait être reconnue. La grande majorité, la presque unanimité de la doctrine

(1) Commercio dei popoli neutrali in tempo di guerra 1788.
(2) Système universel de principes du droit maritime de l'Europe.
(3) Cours de Droit public.

admet au contraire cette exemption, et les écrits de ces nombreux auteurs ont justifié la position spéciale, que le Droit des Gens accorde à la marine militaire des Etats.

Le principe qui régit la matière est clairement établi. Pour mener à bonne fin les instructions qu'il a reçu et pour ne pas amoindrir le prestige de la nation qu'ils représentent, les navires de guerre et leurs embarcations doivent rester sous la souveraineté exclusive de l'Etat auxquels ils appartiennent.

Malheureusement bien des auteurs, voulant expliquer la raison d'être de ce traitement spécial, en sont arrivés à penser que le navire de guerre doit être considéré comme une continuation du territoire de sa nation, et que tous les actes commis à son bord doivent être réputés comme réalisés sur le sol même de l'Etat de Pavillon (1). C'est là la fiction de l'exterritorialité, image vive et pittoresque, mais théorie inutile et dangereuse. Inutile parce que sans elle on arrive au résultat souhaité, point n'est besoin d'édifier une fiction représentative du territoire national, puisque on est directement en présence, d'une fraction du pouvoir de l'Etat ; dangereuse parce qu'elle ne peut pas être poussée dans ses dernières limites, sans rompre en visière d'une manière trop apparente avec les principes constitutifs des Etats.

Le principe d'exterritorialité repoussé, le droit d'immunité nous reste et avec lui on arrive aux mêmes résultats pratiques sans passer par les hésitations et les frois-

(1) Tels sont Philimore, Twiss, Heffter, Bluntschli, Ortolan, Cauchy, Neumann, Schiatarella, Wheaton, Kant, Calvo, Perels, etc.

sements inséparables de l'exterritorialité. Ainsi, la situation spéciale des navires de guerre prend racine, non dans un droit exigible, inhérent à leur nature de continuation du territoire, mais au contraire, dans une simple concession réciproque des Etats civilisés, concession sans laquelle du reste, la marine militaire internationale n'aurait plus sa raison d'être.

Ce traitement de faveur consiste, nous l'avons dit, à laisser sous la coupe de la loi du pavillon, la connaissance de toutes les infractions commises par ces navires ou leurs équipages à moins que du fait de ces navires ou de leurs équipages ne soit troublé, l'ordre public de l'Etat dans la mer nationale duquel ils se trouvent.

Ce principe posé d'une façon officieuse, dans un traité de la République de Gênes et du roi de Danemark en date de 1750 est aujourd'hui partout adopté.

Interprétation de la Règle de compétence

1re Partie. « A bord des navires de guerre la seule loi applicable c'est la loi du Pavillon ».

Pendant la guerre de Secession, un croiseur sudiste se trouvant à Gibraltar, fut le théâtre de l'assassinat du commandant par un marin de l'équipage. Le meurtrier s'étant réfugié à terre, le navire dut reprendre la mer sans nouvelles de lui. Bientôt après du reste, la police anglaise arrêta le coupable, l'amirauté le fit aussitôt embarquer sur un croiseur de la marine britannique qui le livra aux autorités de son pays, seules compétentes de par la concession d'immunité accordée par le Souverain local.

Il importe peu du reste de savoir ici, si l'auteur ou la victime de l'infraction est un marin du bord, un simple passager ou un visiteur d'escadre. Pourtant une difficulté se présente à cette occasion, si le coupable est un national de l'Etat riverain ; tel serait le cas, par exemple, d'une dispute à bord entre visiteurs d'un navire, ou bien de la venue d'un *pikpoket*, tel encore le cas assez fréquent d'un marchand, national de l'Etat côtier, venu pour vendre à l'escadre des denrées frelatées.

Evidemment à bord des navires de guerre la règle sus énoncée ne devrait pas comporter d'exception, même si le coupable ne fait pas partie de l'équipage, même si c'est un national de l'Etat riverain. Pourtant le commandant, d'après la coutume internationale à peu près généralement suivie, devra livrer le coupable, national du pays riverain, à l'autorité locale. Plusieurs raisons militent en faveur de cette manière d'agir. Et d'abord l'immunité accordée aux navires de guerre n'étant qu'une concession des Etats en faveur de la marine internationale, lorsque l'intérêt des navires n'est pas en jeu, il est inutile de sacrifier celui du souverain local. Même dans le cas où l'ordre public du navire aurait été troublé, une semblable décision s'impose encore ; il semble par exemple difficile d'admettre que l'auteur d'une infraction, commise à bord d'un navire de guerre, mais en somme sur le territoire maritime de sa nation, puisse être enlevé à la compétence des tribunaux de son pays, tribunaux qui sont de plus ceux du lieu où la faute a été commise. De plus une raison pratique peut encore intervenir. Supposons une escadre allemande ou anglaise

mouillée sur rade française. Le commandant d'un de ses vaisseaux en stationnement dans notre mer nationale fait arrêter un de nos nationaux, visiteur inoffensif, sous l'inculpation d'espionnage, le Gouvernement français ne pourrait assister sans s'émouvoir à cette arrestation, d'autre part un pareil traitement amènerait peut-être la population riveraine à de dangereuses représailles dont les effets pourraient être désastreux.

Ainsi donc le commandant du navire de guerre devra remettre le coupable entre les mains des autorités locales en les requérant de punir, injonction qui devra du reste être entendue et exécutée (1).

L'Institut de Droit international dans sa session de La Haye, 23 août 1898, s'est prononcée pour l'opinion contraire poussant jusqu'à ces dernières limites la conception du principe d'immunité. Dans l'article 16 de son Règlement (1) il déclare que : « Les crimes et délits commis à bord de ces navires, ou sur les embarcations qui en dépendent, soit par les gens de l'équipage, soit par toute autre personne se trouvant à bord, tombent sous

(1) Altmayer, t. I, page 33. Die Elemente des internationalen Seerechts. Manuel à l'usage des officiers de la marine impériale et royale autrichienne. « Les crimes et délits commis à bord des navires de guerre, de quelque nature qu'ils soient, et quel que soit leur auteur, tombent sous la juridiction de l'Etat auquel appartient le navire de guerre. Dans le cas seulement où l'auteur du délit et la personne atteinte sont tous deux sujets de l'Etat dans les eaux territoriales duquel le navire se trouve à l'ancre, le commandant du navire les abandonnera aux autorités locales ».

(2) Règlement sur le régime légal des navires et de leurs équipages dans les ports étrangers. Annuaire de l'Institut, 1898, page 273.

la compétence des tribunaux de la nation à laquelle appartient le navire et sont jugés selon les lois de cette nation quelle que soit la nationalité des auteurs et des victimes ».

Comme conséquence au principe de l'immunité des navires de guerre concluons qu'aucun acte d'instruction, de perquisition, d'arrestation, ne peut être exercé à leur bord par les soins de l'autorité locale; tous ces actes présentant en effet le double inconvénient et de contrarier la mission de la marine militaire et de faire pénétrer les représentants du souverain territorial dans un milieu où leur intervention pourrait devenir dangereuse.

Les différentes nations maritimes se montrent très jalouses de ces prérogatives. Le règlement pour la marine autrichienne contient à cet égard une disposition très catégorique: « Il ne doit pas être toléré, y est-il dit, que les agents étrangers, accomplissent à bord rien qui soit une conséquence du droit de souveraineté. Il faudrait les en empêcher par la force, si eux mêmes usaient de voies de fait dans ce but ».

Doit-on interpréter de telles prescriptions jusqu'à déclarer qu'à bord des navires de guerre stationnant sur la mer nationale d'un état étranger, il faut reconnaître un droit d'asile en faveur des individus poursuivis et condamnés dans ce pays. La question est vivement controversée, la pratique internationale admet l'affirmative. Les adversaires du principe d'exterritorialité ont beau jeu pour déclarer le contraire et Pinheiro-Ferreira (2)

(1) Cours de Droit public, t. II, article 18.

écrivait à propos de ce droit d'asile : « Cette application de leur chimérique fiction (aux navires de guerre) est encore plus dénuée de fondement que lorsqu'il s'agit de l'hôtel d'un ambassadeur ; la justification de l'immunité des hôtels diplomatiques est basée sur la nécessité de protéger les papiers des archives, tandis que le principe d'exterritorialité des navires n'est établi qu'en faveur des navires eux-mêmes ». Certains auteurs de l'opinion contraire, Calvo (1) et Bar (2) notamment répondent affirmativement sans aucune restriction. La seule ressource qu'ils accordent à l'Etat riverain c'est le droit de demander l'extradition, réclamation qui devra être faite au Gouvernement auquel appartient le navire de guerre, et dont il pourra ne pas être tenu compte, s'il n'existe pas de traité d'extradition entre les deux pays. Cette solution nous paraît évidemment exagérée ; la situation du commandant des navires de guerre accordant asile à des personnes condamnées par la juridiction locale, pourrait devenir exceptionnellement délicate dans certains cas de condamnations politiques notamment, et même du reste pour de simples condamnations de Droit commun. A peine de trahir l'hospitalité qu'il reçoit, le capitaine du navire devra respecter les mœurs du pays sur le territoire duquel il se trouve, et ne pas favoriser la violation des lois et coutumes de l'Etat riverain. C'est une simple question de tact dans l'appréciation du commandant du navire ; à moins que des instructions formelles ne lui

(1) Droit international théorique et pratique, 5e édit., Paris, t. II, page 281.

(2) § 154, lehrbuch des internationalen privat und Strafrechts.

aient été données par son Gouvernement à ce sujet, qui dictent à l'officier supérieur du bord la conduite à suivre dans un sens ou dans un autre. Pour nous le droit d'asile à bord des vaisseaux de guerre devrait formellement être déclaré inexistant.

Ceci nous amène à décider que les navires de guerre séjournant sur les eaux intérieures d'un pays, dans lequel l'esclavage existe encore ne doivent point recevoir à leur bord des esclaves fugitifs. En principe si certains d'entre eux s'y refugient le commandant doit les faire reconduire à terre, mais en pratique cette doctrine ne fut presque jamais suivie surtout par l'Angleterre, égarée par sa haîne de l'esclavage.

En 1856 lord Clarendon déclarait que « Si un esclave se réfugie à bord d'un navire de guerre britannique il est du devoir du capitaine de refuser de le livrer » (1). Pourtant en 1870, l'opinion contraire sembla prévaloir en Angleterre, le ministre des affaires étrangères blâma la conduite des commandants anglais qui avaient quitté les eaux de Madagascar emmenant avec eux des esclaves réfugiés à leurs bords (2). De même en 1871, se fondant sur la décision du département des affaires étrangères parurent « des ordres pour la station des Indes Orientales » prescrivant de restituer à leurs maîtres les esclaves réfugiés sur les navires. Enfin dans des circulaires du 31 juillet et du 5 décembre 1875 l'amirauté fixa les

(1) Note du 19 juin 1856 adressée à l'envoyé britannique de Rio de Janeiro.

(2) Note 6 janvier 1870 adressée par le Foreign Office à l'Amirauté.

cas spéciaux d'admission des esclaves à bord des croiseurs de Sa Majesté. La commission royale de 1876, réunie pour élaborer les instructions aux officiers de marine britannique, prescrivit encore dans l'article III : « Les navires de la marine royale ne peuvent pas devenir un lieu général d'asile pour les esclaves fugitifs ».

Mais quelques années plus tard, les instructions de 1878, venaient abroger tous les règlements précédents et déclaraient que : « Chaque fois que vous aurez reçu un esclave fugitif sur votre navire, et que vous l'aurez pris sous la protection du pavillon britannique, que ce soit en dehors ou en dedans des eaux territoriales, vous n'admettrez ni ne discuterez aucune demande de restitution fondée sur le motif que cet homme est en esclavage ».

2me *partie* : « L'immunité de juridiction des navires de guerre et de leurs équipages cesse, lorsqu'ils ont troublés l'ordre public de l'Etat riverain ».

Lorsque l'intérêt des Etats est directement mis en jeu, les circonstances qui ont amené la société des nations à concéder l'immunité de juridiction aux navires de guerre, passent au second plan ; et les divers gouvernements sont logiquement autorisés à enfreindre la coutume internationale, c'est-à-dire à édicter et à faire sanctionner, s'ils le peuvent, des lois aux prescriptions desquelles les vaisseaux des escadres doivent eux-mêmes se ranger.

Seulement, dans l'étude des cas particuliers qui peuvent amener la cessation de l'immunité et l'entrée

en jeu des juridictions locales, une distinction s'impose basée sur ce que les actes préjudiciables à l'ordre public du port, ont été effectués, soit par les navires en tant que navires, soit, au contraire, par les équipages de ces derniers. Nous allons suivre cette discussion.

§ I. *Actes délictueux des navires*

Les états étant propriétaires et souverains de leur mer nationale, ont évidemment le droit d'assurer dans leurs eaux, la libre circulation des navires, aussi exempte de dangers que possible ; pour arriver à ce but, ils ont édicté des règlements applicables à tous les vaisseaux en général, qui sont aussi utiles du reste aux bateaux étrangers, qu'à la nation riveraine. Tels sont les règlements obligeant les capitaines à se conformer aux indications sur la marche des navires, soit de jour, soit de nuit, sur la place de mouillage, sur les réglementations en cas d'incendie ; tels sont encore les règlements sanitaires ; toutes ces prescriptions, sauf celles qui sont édictées dans un intérêt douanier, doivent s'étendre aux navires de guerre que rien dans ces questions ne doit différencier d'avec les bateaux marchands. Mais, en plus de ces mesures de protection générale, les vaisseaux de guerre doivent être soumis à des règlements particuliers adoptés par les nations, pour régler les formalités d'entrée dans une rade, la durée de séjour, le nombre (1) des unités navales admises au stationnement

(1) Ortolan I, page 141. « Ces sages limitations sont conformes à une politique prévoyante, car, sans parler des cas de surprise qu'une puissance peut avoir à craindre d'une autre avant la dé-

dans leurs eaux, les saluts à échanger à l'arrivée et au départ, etc. L'Institut de droit international reconnaît l'absolue légitimité de ces droits pour l'Etat riverain, lorsqu'il déclare dans l'article 14 du règlement de 1898 : « Les navires de guerre étrangers, admis dans les ports, doivent respecter les lois et les règlements locaux, notamment ceux qui concernent la navigation, le stationnement et la police sanitaire ». Il y a quelques mois à peine, la Belgique faisait paraître un règlement très complet sur les conditions d'admission des navires de guerre, qui peut-être considéré comme un modèle au point de vue international (1).

claration de guerre (Copenhague, 1807), le séjour sur son territoire de forces étrangères nombreuses, peut devenir la source de circonstances fâcheuses qu'il est utile de prévenir ».

(1) Moniteur Belge, 27 février 1901. Dispositions générales en temps de paix. Art. I. Les bâtiments de guerre appartenant à des puissances étrangères peuvent entrer librement dans les ports belges de la mer du Nord et mouiller devant ces ports dans les eaux territoriales, pourvu que le nombre de ces bâtiments, portant le même pavillon, en y comprenant ceux qui se trouveraient déjà dans cette zone ou dans ce port, ne dépassent pas trois.

Art. II. Les bateaux de guerre étrangers ne peuvent rentrer dans les eaux belges de l'Escaut, mouiller en rade d'Anvers ou pénétrer dans les eaux intérieures du Royaume, sans avoir obtenu l'autorisation du ministre des affaires étrangères.

Cette autorisation sera demandée par l'entremise du sous-inspecteur du pilotage belge à Flessingue.

Art. III. Les bateaux de guerre étrangers, à moins d'une autorisation spéciale du Gouvernement, ne peuvent séjourner pendant plus de 15 jours dans les eaux territoriales et ports belges. Ils sont tenus de prendre le large dans les 6 heures, s'ils sont invités par l'administration de la marine ou les autorités militaires territoriales, même dans le cas où le terme fixé pour leur séjour ne serait pas expiré.

La question du Cérémonial maritime, rentre évidemment dans cette catégorie, tout état peut exiger que les navires de Commerce, des autres puissances saluent ses forts et ses navires de guerre, comme symbole de la reconnaissance de sa souveraineté, qu'ils s'associent à ses fêtes publiques (1), même si cela peut être une douloureuse obligation, comme pour ces navires français qui se virent forcés de hisser le grand pavois dans le port de Ham-

Art. IV. Si des circonstances particulières l'exigent, le Gouvernement se réserve d'apporter des modifications aux restrictions proposées ci-dessus à l'entrée et au séjour des bateaux de guerre étrangers dans les ports et eaux belges.

Art. V. Les dispositions des articles 1, 2 et 3, ne s'appliquent pas aux bâtiments de guerre dont l'admission a été autorisée par la voie diplomatique, ni aux navires à bord duquel se trouvent soit un chef d'Etat, soit un prince d'une dynastie régnante, soit un agent diplomatique accrédité auprès du roi.

Art. VI. Il est interdit aux bâtiments de guerre étrangers se trouvant dans les eaux belges de faire des relevés de terrains et des sondages ainsi que des exercices de débarquement et de tir. Les hommes d'équipage doivent être sans armes lorsqu'ils descendent à terre. Les officiers et sous-officiers peuvent porter les armes qui font partie de leur uniforme.

Les embarcations qui circulent dans les ports et eaux territoriales ne pourront être armées. Si des honneurs funèbres doivent être rendus à terre, une exception au paragraphe 2 du présent article, pourra être autorisée par le ministre de la guerre sur la demande des autorités militaires territoriales.

Art. VII. Les commandants des bâtiments de guerre étrangers sont tenus d'observer les lois et règlements concernant la police, la santé publique, les impôts et taxes à moins d'exceptions établies par des conventions particulières sur les usages internationaux.

(1) Voir Moniteur Judiciaire du Midi, 20 juillet 1890. Valery. De la participation des navires mouillés dans un port étranger aux fêtes publiques qui y sont célébrées.

bourg, le jour anniversaire de Sedan ; mais les navires de guerre ne sont généralement tenus de respecter les règlements relatifs au Cérémonial que par simple courtoisie ; lorsqu'ils pavoisent ou qu'ils saluent, ils accomplissent un acte libre et spontané en l'honneur de l'Etat riverain, ils n'obéissent point aux prescriptions du Code maritime, ils ne font que suivre les indications du savoir vivre international. Cependant toute violation à ces règles doit être considérée comme un grave manquement dont l'Etat côtier peut demander réparation (1).

Il est à remarquer, du reste, que toutes les infractions, dont nous venons de nous occuper, sont en possession du même caractère, de manquement conventionnel, tombant simplement sous le coup d'un Code de courtoisie dépourvu évidemment de sanction pénale. Aucune con-

(1) C'est ainsi qu'en 1887, une escadre anglaise qui croisait dans le Golfe du Lion sous les ordres du duc d'Edimbourg ne salua point la terre française à son arrivée en rade de Cannes. Des protestations s'élevèrent en France, le Gouvernement Anglais, tâchat de se justifier tant bien que mal, en invoquant l'absence à bord du canon de salut, puis à quelque temps de là, l'amirauté envoya une escadre sur nos côtes de la Manche qui cette fois salua correctement le sol français.

Certains Etats exigent l'accomplissement intégral des formalités de Cérémonial, le règlement autrichien de 1866, déclare : « Si un navire de guerre étranger, arrivé à portée de canon des fortications du port, ne hisse pas son pavillon, l'ouvrage de défense côtière le plus avancé, doit tirer comme avertissement un coup de canon à blanc, 2 minutes après un coup à boulet dans les avants, 3 minutes après sur le navire lui-même ».

De même il y a quelques années dans la Baie de Rio, une corvette allemande louvoyant pour prendre la passe, eut sa guibre brisée par un obus, tiré par les batteries de terre, croyant que le bateau ne se conformait pas au cérémonial.

damnation ne sera encourue de ce chef par le navire étranger, seulement, de même qu'un visiteur gênant et incorrect peut être chassé par le maître de maison, de même l'Etat côtier pourra enjoindre au navire qui reconnaît ainsi l'hospitalité offerte, en violant les règlements nationaux ou en menacant la sécurité générale du port (1), d'avoir à quitter immédiatement les eaux nationales, faute de quoi, le navire coupable pourrait y être contraint par la force qui est l'ultimum remedium des Etats.

Ainsi l'accomplissement de semblables infractions, ne modifie en rien la condition pénale des vaisseaux de guerre, quoi qu'il y ait eu trouble de l'ordre public, la juridiction locale est désarmée vis-à-vis d'eux ; pour trouver l'occasion d'accorder la compétence aux tribunaux du Souverain littoral, il faut envisager les cas, où l'ordre public de la mer nationale des Etats, a été troublé

(1) En 1859 un différend surgit entre le Paraguay et l'Angleterre au sujet d'un certain aventurier, sans nationalité bien déterminée, mais muni d'un passeport anglais fort en règle. Accusé de tentative d'assassinat sur le président Lopez, il fut arrêté par les soins des autorités du Paraguay ; mais le prévenu ayant invoqué l'assistance du Ministre du Royaume-Uni, l'Angleterre fit demander sa libération. Le Paraguay ne crut pas devoir déférer à cette requête. Le courroux de la Grande Bretagne fut vivement exité pour un refus si naturel, aussi sur ces entrefaites, un vaisseau du Paraguay s'étant rendu à Buenos-Aires, lorsqu'il voulu sortir du port deux croiseurs anglais, se mirent à sa poursuite dans la rade argentine et tirèrent sur lui leurs bordées. Le navire dut se réfugier dans le port et ne put en sortir qu'après la libération du protégé britannique. Les vaisseaux anglais avaient ainsi violé l'ordre public de la République Argentine. Du reste sur l'intervention officieuse de la France, l'Angleterre reconnut ses torts.

non par les navires eux-mêmes, mais par leurs équipages débarqués.

§ II. *Actes délictueux des équipages débarqués*

Ici l'ordre public de l'Etat côtier a été troublé du fait d'un ou plusieurs membres de l'équipage du navire, débarqués sur la côte. Certains auteurs, comme Perels, par exemple, admettent dans ce cas une distinction, basée sur ce que les infractions sont tantôt commises dans l'accomplissement d'un service commandé ou bien au contraire en dehors. C'est cette division que nous allons suivre.

Infractions commises en service commandé

Ces infractions demeurent complètement soumises à la juridiction et aux lois du pays auquel appartient le navire de guerre pendant toute la durée du séjour dans les eaux étrangères, séjour consenti bien entendu par le Souverain local. Une fois que le gouvernement riverain a accordé l'autorisation de descendre à terre aux équipages étrangers, pour y remplir des fonctions de leur service, cette autorisation implique pour le souverain local renonciation expresse à l'exercice d'une juridiction quelconque.

Pendant le séjour d'une escadre dans la mer nationale d'un Etat étranger, le commandant de cette force navale ordonne par exemple à la musique de ses équipages de descendre à terre, donner un concert à la population côtière ; si au cours d'un tel débarquement une dispute

s'élève, suivie d'une rixe, parmi les musiciens de la flotte étrangère, aucune poursuite ne pourra être exercée par l'autorité locale contre les délinquants.

La seule ressource du gouvernement local sera de s'adresser au Souverain étranger duquel dépend le navire qui compte à son bord les coupables, pour demander la punition disciplinaire du chef, responsable de l'ordre de descente à terre.

D'autres fois les faits délictueux ne proviennent qu'indirectement d'un service commandé, comme par exemple dans ce cas : des marins du canot amiral sont venus accompagner à terre cet officier ; une fois débarqués, une dispute s'élève. Que décider ? Pour nous, les autorités locales n'auront qu'à s'adresser directement au chef d'escadre ou de navire, en lui demandant la punition des coupables.

Ce principe d'immunité s'applique aussi bien aux individus isolés qu'à ceux qui sont en troupe, mais cependant cette exemption cesse pour les marins séparés de leur corps, c'est-à-dire qui se sont soustraits à l'autorité de leur supérieur.

Infractions commises en dehors d'un service commandé

L'autorité locale est armée à l'égard de ces infractions d'un droit de juridiction aussi absolu que si elles avaient été commises par ses nationaux. Toutefois, en raison de certains motifs de convenance, pour ne gêner en rien le fonctionnement des navires en les privant de

leurs matelots, les Etats ne font généralement pas usage de leur droit.

Des marins sont descendus à terre en bordée et troublent le repos des habitants, l'autorité locale est armée contre eux des droits d'arrestation, de juridiction, de condamnation ; mais il est de règle d'informer le commandant du navire auquel appartiennent les condamnés, pour que ceux-ci ne soient pas portés déserteurs et qu'on puisse parer à l'inconvénient que leur absence peut causer au fonctionnement du vaisseau.

Rien n'empêche du reste (et c'est là le cas le plus général), devant l'intercession du chef du navire, de remettre à ce dernier les coupables pour être punis à leur bord. Presque tous les Etats se sont rangés à cette opinion ; c'est ainsi qu'on peut voir à Barcelonne de petits charretons destinés à ramener à quai les marins anglais qui ont trop fêté leur débarquement et contrevenus aux lois contre l'ivresse publique.

En tous cas, que l'Etat sur le territoire duquel l'infraction a été commise fasse ou non usage de ses droits, la compétence de ses juridictions reste incontestable.

En 1842, pendant le séjour d'une escadre française à Naples, deux élèves de marine se prirent de querelle et à la suite de celle-ci se battirent au sabre dans une chambre d'hôtel. Cette rencontre détermina la mort d'un des deux adversaires. Le meurtrier et les témoins furent arrêtés et gardés à la disposition de l'autorité riveraine. L'amiral commandant l'escadre, ayant fait des démarches pour se faire remettre les délinquants, le roi de Naples opposa une fin de non recevoir et garda devers

lui les prisonniers, qu'il grâcia du reste aussitôt après le départ de l'escadre.

En 1863, une frégate anglaise, *la Forte* (1), étant mouillée dans le port de Rio-de-Janeiro, trois des officiers du bord étaient descendus à terre, revêtus d'habits civils, et parcouraient tous les cabarets de la ville. Bientôt complètement pris de boisson, ils insultèrent une patrouille et attaquèrent un corps de garde. Ils furent bientôt arrêtés et relâchés aussitôt après avoir fait preuve de leur identité. L'Angleterre, peu reconnaissante de ce traitement exceptionnellement bienveillant, demanda au Brésil une indemnité. Le gouvernement brésilien ne pouvait consentir à de pareilles propositions ; un conflit éclata entre les deux nations, conflit terminé par l'arbitrage de S. M. Léopold Ier, roi des Belges, qui déclara que le Brésil était absolument dans son droit en faisant arrêter les officiers anglais, mais que de plus il avait fait preuve d'une grande condescendance en relâchant les coupables.

En 1867, la corvette anglaise la *Pearl* (2) étant à Saïgon, plusieurs de ses matelots descendus à terre, où ils causaient scandale, assommèrent un gendarme qui intervenait pour rétablir l'ordre. Ils furent arrêtés et condamnés correctionnellement à neuf mois de prison, mais le tribunal supérieur de la Cochinchine annula ce jugement pour incompétence. La Cour de Cassation saisie par le ministère de la justice, déclara dans son arrêt du 29 février 1868 que : « tout fait incriminé com-

(1) Voir Perels, 122.
(2) Dalloz, 68. 1. 412

mis à terre, sur terre française, tombait sous l'application des lois françaises ».

De même, en 1878 à Santos, et en 1880 à Plymouth, quand les marins des corvettes allemandes la *Vineta* et la *Hertha* furent arrêtés et jugés, le gouvernement de Berlin ne fit entendre aucune réclamation d'exception.

Du reste, pour éviter le multiplicité des infractions commises en dehors du service commandé, surtout des rixes et des bagarres, les Etats doivent veiller à ce qu'on ne donne pas en masse des permissions de descente à terre (1) ; mais surtout pour que les disputes ne dégénérent pas trop facilement en combat mortel, ils doivent interdire aux marins débarqués, en dehors de l'accomplissement d'un service (escorte, honneurs funèbres, etc.) de porter leurs armes, même celles faisant partie de leur uniforme de sortie ; les officiers et les sous-officiers sont généralement exceptés de ces prescriptions (2).

Tel est, en somme, le régime exceptionnel sous lequel vivent les navires de guerre, les considérables exemptions de juridiction dont ils sont l'objet, ne peuvent en aucune façon, être restreints et la compétence des tribunaux riverains, ne peut être étendue en dehors des limites que nous lui avons fixéee ; c'est ce que tient à prouver l'exemple fameux de la *Ville-de-Victoria* qui suscita de nombreux incidents diplomatiques et de longues interpellations à la Chambre des députés (3).

(1) Décision de l'amirauté prussienne, 17 avril 1858. Quens régulation § 420 et règlement autrichien III numéro 1005.

(2) Voir Supra, règlement belge.

(3) Interpellation de M. Félix Faure, député du Havre, à M.

Le 24 décembre 1886, le steamer *Ville-de-Victoria*, de la compagnie des Chargeurs Réunis, était ancré dans l'embouchure du Tage à Lisbonne, le *Sultan*, de l'amirauté britannique, était embossé tout juste au dessus. A la suite d'une forte houle, le *Sultan* chassa sur ses ancres, tant et si bien que les chaines s'étant rompues, il vient accoster à tribord la *Ville-de-Victoria* qu'il défonça de son éperon. La collision avait été si forte, que presque instantanément, le navire français disparaissait dans la mer, entraînant avec lui trente et une victimes. Si le *Sultan* avait été un navire de commerce, on eût fait application de la lex loci et son propriétaire eut été déclaré responsable de la faute du capitaine, son préposé. Mais, c'était un navire de guerre, aussi le gouvernement Anglais déclina toute responsabilité, en faisant pourtant remettre 200.000 livres sterlings comme indemnité aux familles des victimes. Si, au point de vue de la courtoisie internationale, l'amirauté avait tort, en droit, elle avait pleinement raison de se retrancher derrière ce principe, conséquence de l'immunité : « Les bateaux de guerre ne relèvent que de la loi de leur pavillon » (1).

Des navires assimilés aux vaisseaux de guerre

La distinction entre navires de guerre et navires de commerce, si importante au point de vue de l'autonomie inhérente aux organes militaires navals, a l'inconvé-

Flourens, ministre des aff. étrangères. Chambre des Députés, 7 novembre 1887. Voir Journal Officiel.

(1) Journal de droit international privé. 1888.

nient de ne pas être exacte, en laissant de côté des bateaux qui n'appartiennent à aucune de ces deux catégories. Aussi, a-t-on proposé divers criteriums de distinction. On a parlé des navires affectés ou non à des services publics réservant seulement aux premiers le bénéfice de l'immunité.

Dans les navires affectés à des services publics il faut comprendre :

1° Les navires faisant partie de la marine de l'Etat quelles que soient leurs fonctions ; comme les navires de guerre proprement dits, les transports, les navires chargés de la pose des cables, ceux affectés à une mission scientifique ;

2° Les navires appartenant à des particuliers, mais employés à un service public, comme les croiseurs auxiliaires, par exemple, transformés en temps de guerre en navires de combat. Pendant la guerre de sécession un croiseur auxiliaire confédéré, *le Sumpter*, voulut, chassé par le gros temps, se réfugier dans le port de Saint-Anne de Curaçao ; le Gouvernement hollandais, le prenant pour un corsaire, voulut lui interdire l'accès du port, mais dès que le bateau eut fait montre de ses titres de commission du Gouvernement confédéré, l'entrée lui fut octroyée. La question a pris beaucoup d'importance depuis le traité de Paris de 1857, où la course fut abolie, car presque tous les Etats se sont arrangés pour que les grands paquebots de leurs compagnies de navigation puissent rapidement être transformés en navires de guerre ;

3° Les navires corsaires, car ils participent aux opé-

rations de la guerre dans l'intérêt de l'Etat qui leur a délivré des lettres de marques et peut-être même fourni l'artillerie. Perels (1) est tout à fait explicite dans ce sens;

4° Les navires affectés au transport des souverains ou des ministres d'Etat chargés d'une mission diplomatique;

5° Les paquebots chargés du service des correspondances.

En dehors de ces différentes sortes de navires tous les autres formeraient donc la catégorie des vaisseaux sans affectation officielle qui ne jouissent point de l'immunité, tels sont par exemple les navires appartenant à un Etat mais n'ayant point de but officiel, comme ceux de la compagnie danoise du Groenland. C'est ainsi qu'en 1873 le khédive ayant envoyé en Angleterre, à fin de réparations, un navire, *le Charkieh*, habituellement employé à un service public, mais qui pour diminuer les frais de route avait pris un chargement de marchandises, ce bateau ayant abordé sur la Tamise *la Batavia* de la Société hollandaise de navigation, le Gouvernement égyptien fut poursuivi en dommages-intérêts. Le tribunal de l'amirauté déclara : qu' « A supposer que le khédive soit un souverain, il semblait avoir renoncé au privilège de sa souveraineté en faisant des actes de commerce ».

Pour nous, sans nous rattacher à ce critérium de distinction entre les navires, le principe d'immunité, l'application de la loi du pavillon, n'aura lieu qu'à l'égard des navires présentant les caractères suivants :

1° Représenter l'Etat ;

(1) Op. cit., page 131.

2° Remplir une mission officielle ;

3° Etre des organes militaires.

Bénéficieront donc de l'immunité : les navires de guerre proprement dits, les transports, les navires hôpitaux, les gardes-pêches, les croiseurs auxilliaires, car dès qu'ils sont revêtus de cette qualité ils ne dépendent plus de leurs armateurs mais seulement de l'Etat qui utilise leurs services.

Au contraire, ne jouissent pas de l'exemption de juridiction parce qu'ils ne sont pas militairement organisés : les bateaux pilotes, les bateaux de l'administration des Ponts et Chaussées, les bateaux de l'administration télégraphique, les bateaux corsaires parce qu'ils ne peuvent être considérés comme représentant l'Etat, puisqu'ils continuent après la remise des lettres de course à obéir toujours à leurs armateurs.

Donc en principe lorsqu'un des 3 caractères suscités vient à faire défaut, l'immunité disparaît, cependant, on décide généralement, de l'accorder à certains navires, appartenant à des particuliers, dépourvus d'organisation militaire, mais employés par un état, à l'accomplissement d'un service public intéressant sa conservation, tels sont par exemple : les navires affectés à des transports de troupes, les navires chargés d'une communication officielle, les navires affectés entièrement pour le transport d'un souverain ou d'une ambassade. Ceux-ci jouiront de l'inviolabilité totale. Ce n'est au contraire qu'une inviolabilité partielle qui sera accordée : 1° aux navires transportant à la fois des marchandises appartenant à l'Etat et à des particuliers ; 2° aux navires

transportant un souverain ou un ambassadeur à titre de simple passager.

Nous avons gardé à dessein pour les derniers, les paquebots postaux : Que décider à leur égard ? Sont-ils de plein droit rangés dans la catégorie des navires jouissant de l'immunité. Evidemment non, malgré l'importance internationale de leur rôle qui pourrait justifier à leur égard un traitement d'exception, les vapeurs postaux, ne possédent par eux-mêmes aucun caractère permettant de les faire entrer d'emblée dans la classe des navires favorisés de l'exemption de juridiction. Leur inviolabilité n'est pas absolue, sans cela on se trouverait en présence, de la transformation des biens des particuliers, en domaine public de l'Etat ; l'immunité dont ils jouissent, n'est réputée existante qu'autant qu'elle sera reclamée dans les cas exceptionnels et nettement spécifiée par des conventions ou des actes législatifs, qui seuls peuvent créer cette dérogation au Droit commun.

Aussi nombreuses sont-elles, les conventions internationales sur la matière, surtout entre la France et l'Italie. Dès 1838, la France signait une convention avec le Saint-Siège, en 1842 avec le Royaume des Deux-Siciles, le 8 février 1851 avec le grand duché de Toscane, le 4 septembre 1860 avec la Sardaigne (1) : Ce dernier traité décidait que les paquebots-postes seraient considérés comme vaisseaux de guerre dans les ports des deux pays, où ils aborderaient même accidentellement. Les passagers du bord ne pourront pas être enlevés du navire, ni assujettis à aucune

(1) De Clercq. Recueil des Traités de France t. VIII, page 85.

perquisition, ni même astreints à la simple formalité de faire viser leur passeport. Cette convention fut violée en 1863 par l'Italie dans l'affaire de l'*Aunis*. Ce paquebot appartenant aux Messageries Impériales prit à son bord à Civitia-Vecchia, cinq brigands recherchés par les autorités italiennes. Pendant la relâche à Gênes, le capitaine du port fit enlever les prévenus par les carabiniers avec l'assentiment de notre consul. Ce dernier fut désavoué par notre Gouvernement qui protesta. La question était compliquée par le précédent de la *Gulnara* (1), mais cependant, le conseil du contentieux diplomatique déclara bien fondée la réclamation de la France, repoussa le précédent de 1845 qu'il traita d'injustifiable d'après les prinpes sacrés du Droit des Gens, et en application du traité de 1860 ordonna la restitution des prisonniers à la France qui les rendit du reste aux autorités locales, après les formalités d'extradition.

Une convention fut signée entre la France et l'Italie, 3 mars 1869, pour consacrer les mêmes principes, suivie bientôt après de la convention du 18 novembre 1875. Dans cette dernière, l'article 14 déclare : « Lorsque les paquebots employés par l'administration des postes de France ou d'Italie, pour le transport des correspondances dans la Méditerranée, seront des bâtiments nationaux, propriété de l'Etat ou frêtés et subventionnés par l'Etat, ils seront considérés et reçus comme vaisseaux de guerre où ils aborderont régulièrement ou accidentellement et y jouiront des mêmes honneurs et pri-

(1) Dalloz 1847, 1. 353.

vilèges... Ils ne pourront en aucune façon être détournés de leur destination, ni être sujets à saisie-arrêt, embargo ou arrêt du prince. » L'application de cette convention ne tarda pas à être faite par nos tribunaux. En 1885, à la requête des assureurs de l'*Ortigia* (1), on procéda dans le port de Marseille à la saisie du navire postal le *Solunto*, de la Cie Florio, mouillé dans le port de Marseille ; le tribunal de cette ville, ayant validé la saisie, la Cour d'Aix intervint et, le 3 août 1885, déclara la saisie du *Solunto*, nulle de plein droit (2).

La Grande-Bretagne, elle aussi, a signé diverses conventions postales où l'on retrouve cette assimilation des vapeurs postaux avec les navires de guerre.

D'abord la convention avec la France de 1843 (3) dont l'article 13 décide qu'en temps de guerre entre les deux pays signataires, les paquebots postaux de la ligne Douvres à Calais continueront leur service jusqu'à réclamation d'un des deux Etats.

Ensuite la convention avec le Danemarck du 26 juin 1846, et les conventions avec la Belgique du 19 octobre 1844 et 17 février 1876 pour le service de Douvres à Ostende, la dernière assimilant les navires postaux aux bâtiments de guerre est presque semblable en tout point à la convention franco-italienne de 1875.

Un grave débat s'éleva sur ce texte entre deux Cours anglaises, la Cour de l'Amirauté et la Cour d'Appel, à

(1) Voir Supra.

(2) J. de Droit international privé, 1885, page 515, article de H. Guillibert.

(3) De Clercq. Recueil des Traités de France, t. V, page 17.

propos de l'affaire du *Parlement belge* (1), vaisseau qui coula le remorqueur *Daring* au large de Douvres. Le propriétaire du navire abordé s'adressa à la Cour de l'Amirauté pour obtenir un jugement contre le *Parlement belge*. Ce navire avait une situation assez spéciale, c'était un vapeur postal, il appartenait au roi des Belges, et il faisait du commerce. L'attorney général, au nom de la Couronne, soutint l'incompétence de la Cour d'Amirauté, s'appuyant sur la convention de 1876 ; mais le juge à la Cour d'Amirauté, sir Robert Philimoore, n'admit pas cette raison ; il considérait cette convention comme inconstitutionnelle, car en sanctionnant l'assimilation des navires postaux aux bateaux de guerre elle privait les citoyens anglais d'un de leur droit (ici le droit de saisie), chose qui ne pouvait être faite que par un acte législatif. La Cour d'Appel annula du reste la saisie par arrêt du 27 février 1880.

Enfin, le 30 août 1890 l'Angleterre signait avec la France une dernière convention dont l'article 9 stipule que la navigation postale entre les deux pays durera même dans l'état de guerre, jusqu'à dénonciation d'un des signataires.

Les divers traités dont nous venons de parler assimilent entièrement les vapeurs postaux aux bâtiments de guerre ; d'autres, au contraire, n'accordent aux navires chargés de correspondances que quelques-uns des privilèges concédés aux vaisseaux de la marine militaire. Telles sont par exemple les conventions entre la France

(1) Revue de Droit international, t. XII, page 235.

et l'Espagne du 6 mars 1882 (1), et entre la France et l'Autriche-Hongrie du 9 avril 1884 (2), déclarant toutes deux que les bateaux postaux ne pourront être dans les ports des parties contractantes détournés de leur destination ni être sujets à saisie-arrêt, embargo ou arrêt du prince.

Dans le même sens, la convention franco-japonaise du 19 mars 1898 ratifiée à Tokio à cette date et dont l'article 4 stipule : « Les paquebots étrangers d'un service postal et appartenant à des compagnies subventionnées par l'un des Etats contractants, ne pourront être dans les ports de l'autre Etat détournés de leur destination, ni être sujets à la saisie-arrêt, embargo ou arrêt du prince (3) ».

Avant de terminer, il nous reste à voir ce qu'il convient de nommer navires postaux et de traiter comme tels. C'est pour nous, en dehors des navires de l'Etat, qui peuvent être obligés de faire le service, en temps de grève par exemple (4), tous les navires de commerce subventionnés directement par l'Etat et employés de façon indubitable au service des dépêches. La subvention de l'Etat devra être réputée directe quand elle émanera d'un acte législatif ; le bateau sera regardé comme servant au trafic des dépêches, lorsque seront remplies à

(1) Archives diplomatiques, t. V, page 124.

(2) Archives diplomatiques, t. XVI, page 5.

(3) Journal Officiel du 2 août 1898 et Journal de Droit international privé 1900, page 910. Circulaire du Ministre des aff. étrangères à propos des paquebots postaux de la compagnie Nippon-Yusen-Kaisha.

(4) Grèves de Gênes, avril 1901.

bord les conditions réglementaires prescrites par les administrations des postes, conformément aux stipulations des traités d'union postale universelle et aux conventions particulières entre les divers Etats, c'est-à-dire l'obligation d'avoir des registres spéciaux pour mentionner la réception, l'échange, la remises des correspondances.

Section II

CONDITION PÉNALE DES NAVIRES DE COMMERCE

Au moment de commencer l'étude de la condition pénale des navires de commerce sur la mer nationale des Etats, on se trouve en présence de deux théories contradictoires sur la nature de ces bateaux.

L'une ayant encore recours à la fiction d'exterritorialité (1) les considérant comme des provinces ambulantes, ou bien, tout en atténuant la rigueur d'un tel principe, les assimilant à peu de chose près aux navires de guerre (2) ; l'autre, (3) au contraire, affectant de ne voir en eux qu'un wagon de marchandises, la valise des voyageurs.

Ces deux théories sont également exagérées. Les

(1) Carnazza-Amari. Traité de droit international public. Trad. Montanari-Revest, ch. VII, § 25.

(2) Hautefeuille. Droits des neutres, page 30 : « Je pense qu'il n'y a pas lieu de distinguer entre ces deux sortes de bâtiments, que la territorialité, leur appartient au même degré ; s'il y a entre eux quelque différence, c'est une simple différence hiérarchique qui ne touche en rien à la qualité des navires ».

(3) Reddie. Revue J. de Droit international public. 1896. 103.

navires de commerce ne possédent pas, par eux-mêmes, aucun caractère qui puisse leur faire accorder non pas l'exterritorialité, nous savons en effet ce qu'il faut en penser, mais l'immunité. Ils ne sont en rien représentatifs d'un Etat, ce sont de simples propriétés privées dont la situation est complétement différentes de celle des navires de guerre; il n'existe donc à leur égard aucune raison qui puisse justifier une concession des Etats, dans le même sens que pour les organes de la marine militaire. Mais d'autre part, les bâtiments marchands sont un peu plus qu'un train de marchandises, ils forment une association organisée par les lois de l'Etat de leur pavillon, par elles gouvernée au point de vue naturel, emportant avec elle comme l'atmosphère de cet Etat; leurs équipages sont formés sous son contrôle, leurs capitaines investis de certains pouvoirs sont nommés par l'administration, ces navires constituent en quelque sorte une personnalité (1), qui doit tout au moins être traitée comme les personnes étrangères, et comme il est logique que les lois de tous les pays s'appliquent aux étrangers qui se placent volontairement sur le territoire où commandent ces lois, l'autorité locale sera pleinement compétente vis-à-vis des navires de commerce étrangers sur la mer nationale.

C'est ainsi qu'Heffter (2) écrivait: « Tout navire admis dans un port est assujetti à la juridiction de ce dernier ».

Un Etat ne pourrait sans danger faire abandon de ses

(1) Voir J. de Droit internation. privé 1891, page 152. Peter Morse.

(2) Op. cit. § 79.

droits. Exempter de tels vaisseaux de la juridiction riveraine serait porter atteinte à sa souveraineté, or ici cette diminution de souveraineté n'est pas commandée par la nature, ni la mission du navire, aussi Wheaton (1), écrivait-il : « Quand les bâtiments marchands d'une nation entrent dans les ports d'une autre, ils ne pourraient pas être exempts de la juridiction du pays, sans danger pour le bon ordre de la société et la dignité du Gouvernement. Le Souverain étranger n'a pas même intérêt à une pareille exemption en faveur de ses sujets et de sa propriété ; ses sujets allant en pays étrangers ne sont point en effet employés par lui, ils ne sont pas engagés dans les affaires publiques. Par conséquent, il y a des raisons puissantes pour ne pas exempter de telles personnes de la juridiction du pays où elles se trouvent et point de motif pour demander une telle exemption ».

Rien ne s'oppose, en effet, à ce qu'un navire de commerce pénétrant sur la mer nationale d'une nation étrangère ne soit immédiatement soumis à la loi de l'Etat sur le territoire maritime duquel il se trouve. Et cependant il faut admettre que dans une certaine mesure les bâtiments de commerce étrangers continuent à être régis par la loi du pavillon.

Nombreuses, en effet, sont les raisons qui nous dictent une pareille règle; tout d'abord il serait dangereux pour le maintien de la discipline que la loi intérieure de ces navires soit modifiée par le seul fait de leur entrée sur la mer nationale d'un Etat.

(1) Tome I, page 10.

L'Etat riverain, peut de plus se désintéresser des infractions commises à bord de ces navires, sans que le principe de justice, en soit atteint ; les pouvoirs du commandant d'un navire ayant assez d'étendue pour assurer la repression de ces infractions internes.

Enfin et surtout, il est de l'intérêt de tous les Etats, de laisser, les bâtiments de commerce étrangers, parvenus jusque sur leurs eaux intérieures, sous l'empire de leur propre loi, si ces Etats veulent obtenir un traitement réciproque, à l'égard de leurs propres navires.

C'est dans un régime, ménageant et l'intérêt supérieur de l'Etat possesseur du territoire, et l'intérêt secondaire de la nation propriétaire des navires, que se trouve la solution désirée.

Les différentes règles afférentes à ce sujet, et inspirées de cet esprit, ont été formulées, pour la première fois en France, par un avis du Conseil d'Etat de 1806. Les faits qui ont amené et provoqué cet arrêt, sont les suivants :

Quelques mois avant, dans le port d'Anvers, qui était alors, terre française, une rixe avait éclaté à bord d'un canot dépendant d'un navire américain le *Newton*, entre deux matelots de son équipage. Un conflit de juridiction s'éleva à ce propos entre les autorités locales et le consul américain, qui protesta contre la poursuite intentée par les tribunaux français.

A quelque temps de là, un fait semblable qui amena du reste une réclamation identique du consul, se produisit dans le port de Marseille. A bord d'un autre navire américain le *Sally*, le capitaine en second, au cours d'une réprimande sévère, faite à un matelot, qui avait disposé

d'un canot sans ordre, avait dangereusement blessé l'auteur de cette légère infraction à la discipline. Nos tribunaux ayant voulu s'occuper de l'affaire, le consul réclama pour les juridictions américaines, la compétence exclusive.

Appelé à régler ces conflits, le Conseil d'Etat, prononça, le 26 octobre 1806, l'avis suivant (1) : « Considérant, qu'un vaisseau neutre ne peut être indéfiniment considéré comme lieu neutre, et que la protection qui lui est accordée, dans les ports français, ne saurait désaisir, la juridiction territoriale, pour tout ce qui touche aux intérêts de l'Etat, qu'ainsi le vaisseau neutre admis dans les ports de l'Etat, est de plein droit soumis aux lois de police qui régissent le lieu, où il est reçu ; que les gens de l'équipage, sont également justiciables des tribunaux du pays, pour les délits qu'ils y commettent même à bord envers les personnes étrangères à l'équipage ; mais que si jusque là, la juridiction territoriale est hors de doute, il n'en est pas ainsi, des délits qui se commettent à bord du vaisseau neutre, de la part d'un homme de l'équipage, contre un autre homme de l'équipage ; qu'en ce cas les droits de la puissance neutre doivent être respectés, comme s'agissant de la discipline intérieure du navire, dans laquelle l'autorité locale, ne doit pas s'ingérer toutes les fois que son concours n'est pas réclamé, ou la tranquilité du port pas compromise », est

(1) Approuvé par l'Empereur au quartier général de Berlin le 20 novembre 1806. Voir Bulletin des Lois 1800. 2me semestre, n° 126, page 608.

d'avis qu'il y a lieu d'interdire aux tribunaux français la connaissance des affaires précitées.

Il est bien évident que l'expression un peu ambiguë de navire neutre, tenait à l'état de guerre qui existait alors et désignait tout aussi bien, les navires de commerce, que les navires de guerre.

La jurisprudence eut bientôt l'occasion d'appliquer les principes formulés par le Conseil d'Etat. En 1837, un empoisonnement fut commis par un homme de l'équipage sur un autre matelot du navire, à bord du bateau suédois le *Forsaltning* (1) mouillé sur la Loire, en rade de Paimbeuf. M. Hello, procureur général près la Cour de Rennes, se trouvant embarassé par ce fait que la réciprocité n'existait pas entre la Suède et la France, en référa au gouvernement. D'accord avec le ministre des affaires étrangères, le Garde des Sceaux déclara que le prévenu relevait de la juridiction de son pays et qu'il devait être livré à la police du bord. La jurisprudence est restée fidèle à ces principes, du reste, une circulaire concertée entre les ministres de la marine et des affaires étrangères, en date du 24 juin 1856, rappelle encore les mêmes règles.

Abstraction faite de son effet juridique restreint l'avis apparaît en dehors de son caractère national, comme renfermant les éléments logiques d'une doctrine applicable dans d'autres pays. La théorie française de 1806 est-elle conforme avec le droit international, peut-elle à ce titre servir de modèle aux législations étrangères et,

(1) Revue de législation et de jurisprudence. 1843, page 143.

de doctrine française, devenir doctrine générale des Etats civilisés (1) ? C'est là ce que nous allons étudier.

Tout d'abord, la théorie française se recommande par deux traits principaux : elle tient compte du domaine maritime des Etats et laisse de côté le dangereux et inutile principe de l'exterritorialité.

La souveraineté des Etats sur leurs ports, havres et rades à laquelle se range l'avis de 1806, est certainement une idée conforme au Droit des Gens ; ce ne sont pas là des voies internationales,des grandes routes communes à toutes les nations, mais bien des voies particulières, conduisant directement dans les possessions du souverain territorial et qui sont affectées aux communications avec le pays ; aussi, le droit international a-t-il reculé la limite extrême du territoire jusqu'à une ligne idéale reliant les extrémités des promontoires les plus avancés ; en deça de cette ligne, toutes les lois qui sont faites pour le territoire, trouvent évidemment leur application.

Ensuite et surtout le Conseil d'Etat n'a point voulu adopter la théorie du territoire flottant ; théorie antijuridique s'il en fut, aucun Etat n'ayant jamais consenti à regarder un navire étranger mouillé dans ses eaux, comme une partie détachée du territoire de sa nation. C'est ainsi un principe conforme au Droit des Gens, qu'a adopté l'avis de 1806, en déclarant que l'action des lois

(1) Voir condition juridique des navires de commerce dans les ports étrangers. Annales de l'école libre des sciences politiques. T. IX et X, années 1894 et 95, articles du comte Michel Rostworowoski.

pénales, peut être étendue aux navires étrangers sur le territoire maritime des Etats ; les principes généraux du Droit international, autorisent parfaitement les nations, au nom de leur puissance territoriale, à user de leur souveraineté et à soumettre, navires et équipages étrangers à leur juridiction criminelle ; ils ne sauraient, au contraire, permettre aux Etats nationaux des navires, à réclamer l'exemption de juridiction et à opposer aux prescriptions d'ordre public local, leurs dispositions législatives nationales, fussent-elles d'ordre public.

En outre de cette conformité aux principes du Droit des Gens, l'avis du Conseil d'Etat possède encore l'avantage d'être empreint d'un esprit fort large et d'arriver pour ainsi dire à la dernière limite des concessions à accorder. Wheaton a reconnu que la théorie française, concédait aux Etats plus de droits d'intervention, que ceux-ci n'auraient pu demander, en abandonnant à la juridiction nationale des navires la compétence sur les crimes et délits entre gens de l'équipage.

A côté de ces importantes qualités, l'avis de 1806 présente il est vrai quelques imperfections, quelques regrettables obscurités. Après avoir concédé aux pays de pavillon des navires le droit d'intervention pour les infractions internes, il revient sur sa détermination et déclare la compétence territoriale même pour les crimes et délits entre gens du bord, si la tranquillité du port vient à être troublée. En présence de cette clause, les tribunaux se trouvent dans un réel embarras lorsqu'ils ont à apprécier si oui ou non cette tranquillité a été compromise. Si leur interprétation est limitée au sens étroit,

tomberont seules sous la compétence des juridictions locales, les infractions dont l'accomplissement aura été accompagné d'un certain tumulte, les meurtres accomplis à coups de feu et tous les actes délictueux accompagnés de cris et de clameurs. Le silence deviendrait ainsi le criterium de la compétence nationale, les vols, empoisonnements, assassinats perpétrés sans bruit, devant échapper aux juridictions locales. Si l'interprétation des tribunaux est au contraire dirigée *lato sensu*, ceux-ci devront alors prendre en considération l'effet moral produit sur la population, l'inquiétude et l'indignation des riverains, et ainsi une question de compétence de juridiction, sera subordonnée au plus ou moins d'impressionnabilité d'une population. C'est là le point faible de la théorie française ; des retouches s'imposent pour simplifier la question et éviter à nos tribunaux une interprétation soit trop étroite, soit abusive, en tous les cas illogique. Nous reviendrons du reste là dessus.

Un autre côté défectueux de l'avis de 1806 se présente dans un cas semblable : « L'autorité locale redevient compétente si son secours a été réclamé ». N'est-ce pas là une bizarre anomalie ? à une demande de secours, on répond en effet par une offre de juridiction, que ne justifie point l'intérêt de l'Etat riverain ; il est donc absolument inutile de sacrifier sans profit l'intérêt du pays national des navires. De plus, cette restriction laisse la porte ouverte au calcul individuel ; si le ou les criminels ont lieu de penser que la loi locale est plus douce que leur loi nationale, ils peuvent s'insurger contre les mesures prises par le capitaine, et à l'aide d'une révolte, qui

aura besoin pour être apaisée de l'intervention de la force publique locale, échapper à un châtiment plus sévère. De telles manœuvres ne devraient pas être tolérées en quelque sorte par l'Etat riverain.

Enfin, troisième inconvénient, le Conseil d'Etat ne s'est point intéressé à la nationalité des personnes impliquées dans les crimes ou délits commis à bord des navires. L'archichancelier de l'Empire avait cependant visé ce point dans ses observations, mais le Conseil d'Etat passa outre ; il n'y avait alors que de très rares Français qui servaient comme matelots dans la marine marchande étrangère. Toujours est-il que ce silence de l'avis de 1806 nous paraît injustifiable. Si c'est un naturel de l'Etat côtier qui est l'auteur de l'infraction, il est évidemment logique de lui appliquer sa loi nationale, qui est la loi de situation, les deux principes de la territorialité et de la personnalité des lois pénales se trouvant réunis. Si c'est un national du pays côtier qui est victime, l'Etat sur le territoire duquel un de ses nationaux a été lésé ne peut se désintéresser de la question et renoncer aux moyens dont il dispose pour faire accorder à l'un de ses ressortissants une bonne et prompte justice. Dans l'un et l'autre cas l'intérêt de l'Etat territorial est directement mis en jeu, aussi doit-on lui laisser la faculté absolue d'intervenir.

Enfin, le Conseil d'Etat ne parle pas du droit de réciprocité ; il y a là une lacune ; une inégalité de traitement regrettable peut en surgir et alors qu'en France, par exemple, les bateaux d'un Etat étranger jouiront des concessions accordées par l'avis de 1806, les bateaux fran-

çais, sur le territoire maritime de ce même état. pourront être absolument sous le coup de la juridiction territoriale.

Malgré ces quelques imperfections, en raison de ces grandes qualités l'avis du Conseil d'Etat a été appelé, hors de France, à avoir la plus grande inffluence sur la conduite des nations civilisées. Sans être entré encore dans le domaine du Droit des Gens, il a pénétré dans les législations étrangères, s'est introduit dans la jurisprudence et les stipulations conventionnelles des nations.

La théorie française est devenue en quelque sorte, le système universel des Etats, en face d'elle il ne reste que le système anglais.

Certains pays ont adopté l'avis du Conseil d'Etat et ont introduit la théorie française dans leurs lois nationales, mais sous condition de réciprocité, tels sont le Portugal (1), le Brésil (2), le Mexique. L'article 189 du Code pénal mexicain proclame : « Sont considérés comme sur le territoire de la République, les délits commis à bord des navires, si le délinquant ou l'offensé ne font pas partie de l'équipage, ou s'il y a eu perturbation de la tranquillité du port. Dans le cas contraire on suivra le droit de réciprocité » : Application en fut faite en 1876, dans l'affaire du brick français l'*Anémone* (3) devant la Cour supérieure des Etats-Unis Mexicains, qui décida que le crime commis par un étranger sur un étranger, à bord d'un navire étranger dans un port mexicain, ne relevait pas de la compétence des tribunaux mexicains.

(1) Art. 54, Code pénal.
(2) Loi de 1875.
(3) J. de Droit international privé 1876, page 413 et 414.

Le matelot Auguste Durand ayant été assassiné par le capitaine Antoni, alors que le brick était mouillé dans les eaux de l'île de Carmen, le tribunal de Campêche s'étant déclaré compétent, ce jugement fut réformé par arrêt de la Cour suprême, en date du 25 février 1876, ainsi motivé : « Sont considérés comme commis sur le territoire de la République les délits commis à bord d'un navire marchand étranger, dans un port national de la République, si le délinquant ou l'offensé ne font pas partie de l'équipage, ou s'il y a eu perturbation de la tranquillité du port »,

De même la Cour de Merida (1) qui par son arrêt du 15 juin 1895, déclara l'incompétence des tribunaux mexicains pour connaître l'action en responsabilité intentée contre le capitaine d'un navire étranger à raison d'un naufrage, dû à son imprudence ; les tribunaux mexicains ne pouvant juger les délits commis à bord, que s'il s'agit d'actes ayant porté atteinte à la tranquillité du port.

D'autres Etats, sans donner à l'avis français de 1806 une sanction législative nationale, ont adressé, comme l'Italie par exemple, à toutes les autorités judiciaires, des circulaires, leur recommandant d'intervenir, chaque fois que l'ordre du port a été troublé, ou qu'une personne étrangère à l'équipage est impliquée dans le délit.

Aussi, le tribunal de Palerme (2), le 16 avril 1866 s'est-

(1) J. de Droit international privé 1896, page 1083.

(2) Pasquale Fiore. Dirito internationale publico. 3e édition, 345.

il déclaré incompétent, dans l'espèce, d'un homicide commis dans ce port à bord du navire américain le *Godfrey*, entre gens de l'équipage. De même, le tribunal d'Ancone (1) en 1870, se déclara incompétent pour connaître d'une affaire de coups et blessures entre matelots du même pont, infraction accomplie à bord du vaisseau Grec l'*Hygie*. Dans l'affaire du voilier français l'*Utile* (2), sur lequel en 1885 une rixe suivie de mort d'homme, avait éclaté en rade de Piombino, le ministre des affaires étrangères ordonna au prêteur de s'abstenir, le fait incriminé, ayant eu des étrangers pour acteurs. Dans le même sens encore se prononça le tribunal de Venise (3) par jugement du 22 mars 1894, rendu à la suite d'un homicide commis par des marins du bord sur un bateau grec ; mais la jurisprudence italienne s'est prononcée avec raison pour la compétence, si le coupable est un national italien ; aussi, lorsqu'à bord du *Redstart* (4) navire Anglais, se trouvant à Pertulosa, des ouvriers italiens qui déchargeaient le bateau, se rendirent coupables d'un vol au préjudice du capitaine, réformant le jugement du tribunal de Saarzana, par son arrêt du 21 juin 1895, la Cour de Gênes proclama la compétence des juridictions italiennes.

D'autres Etats ont adopté des dispositions analogues dans leurs instructions consulaires, tels la Grèce, la Belgique (ordonnance de 1857), l'Allemagne dans l'art. 33 de la loi consulaire et conventions consu-

(1) Pasquale Fiore. Dirito internationale publico. 3e édition, 345.
(2-3-4) Article de M. Prospero Fedozzi, avocat à Padoue. Revue générale de droit international public 1897, page 203.

laires avec l'Italie (1), l'Espagne (2) avec les Etats-Unis d'Amérique (3), les Pays-Bas (4). Mais le principe n'est pas exprimé avec autant de netteté que dans les conventions plus récentes, comme celle du 8 décembre - 26 novembre 1874 conclue avec la Russie et dont l'article 14 contient les passages suivants : « Les autorités locales ne peuvent intervenir que si les désordres commis à bord, sont de nature à troubler la paix et l'ordre public dans le pays ou dans le port, ou si un indigène ou une personne étrangère à l'équipage y a pris part ». De même, dans le traité avec les îles Hawaï du 25 mars 1879 (5).

D'autres Etats enfin, n'adoptent ce système qu'à l'égard des Etats avec lesquels des conventions expresses ont été passées ; telle l'Autriche par exemple, qui du reste ne suit cette règle que vis-à-vis quelques Etats.

En face de la presque unanimité de la doctrine, de la jurisprudence et des législations, l'Angleterre reste fidèle au principe de la territorialité absolue des lois pénales, et les magistrats du Royaume-Uni n'hésitent jamais à connaître des crimes et délits commis à bord, même

(1) 21 décembre 68 et 7 février 72.
(2) 22 février 70 et 12 janvier 82.
(3) 11 décembre 71.
(4) 11 janvier 72.
(5) La législation allemande est aussi en harmonie avec ces dispositions du droit international. L'ordonnance pour les gens de mer du 27 décembre 72 , faisant suite au code de commerce allemand, contient dans son article 105, la prescription suivante : « Le matelot ne peut pas attraire le patron devant un tribunal étranger ». Pérels, op. cit. 87.

entre gens de l'équipage. Rien d'étonnant du reste que la politique anglaise ne pousse ce pays à refuser aux navires de commerce, le bénéfice d'un traitement de faveur. La Grande-Bretagne ennemie acharnée du principe « le pavillon couvre la marchandise » et grand défenseur, au contraire, du droit de visite, est logique avec elle-même, en refusant d'accorder aux navires de commerce, sur ses eaux nationales, le droit d'être parfois régis par la loi du pavillon. « Pour ce qui regarde les vaisseaux marchands, dit sir Robert Philimoore (1), la règle générale et que, sauf le cas de stipulations expresses, de tels vaisseaux, tombent absolument sous la compétence de la juridiction territoriale. » Aussi, lorsqu'en 1844 à Riga, un assassinat fut commis à bord d'un bateau anglais et que les autorités russes voulurent livrer le coupable sous condition de réciprocité, la Grande-Bretagne ne crut pas devoir s'engager dans cette voie. De même dans l'affaire de l'*Albert Gallatin* (2), navire sur lequel le capitaine américain avait frappé trois hommes américains, à l'entrée du port de Livourne, le capitaine fut condamné à une amende ; de même, dans l'affaire du *James L. Brogart* (3), bateau amarré dans la rivière de la Mersey près du comté de Chester et sur lequel le capitaine avait blessé un matelot révolté ! Mais, depuis quelque temps des tendances marquées pour abandonner ce système, se font jour en Angleterre. C'est ainsi que la juridiction de l'amirauté s'étend sur les

(1) J. de Droit international privé 1877 page 165.
(2) Moniteur Universel 30 janvier 1857.
(3) Moniteur Universel 30 janvier 1857.

fleuves étrangers jusqu'au point où la marée se fait sentir. La Cour centrale de Londres condamna du reste le 16 novembre 1868 un matelot de la *Queen et Anderson* (1), de nationalité américaine, coupable sur un navire anglais dans le port de Bordeaux, sur la Gironde.

Mais les modifications les plus importantes ont été apportées par la loi sur la navigation commerciale en date de 1894. Ses prescriptions sont empreintes d'un rigorisme bien national : « Tout sujet britannique, prescrit-elle, accusé d'une infraction commise à bord d'un navire anglais, dans les eaux étrangères, peut-être poursuivi devant les tribunaux britanniques, s'il est trouvé sur les domaines de Sa Majesté » et plus loin : « Toute infraction commise hors du territoire des possessions anglaises, par un sujet anglais, qui au moment de l'infraction est employé à bord ou qui l'a été dans les deux mois qui ont précédé l'accomplissement de l'infraction, donne lieu à des poursuites devant les tribunaux britanniques. »

Les Etats-Unis, qui étaient restés assez longtemps sous le régime anglais, ont abandonné ce système pour se ranger à la théorie française de 1806 avec les modifications que notre jurisprudence et notre droit constitutionel y ont heureusement introduit.

En 1810 un arrêt de la Cour suprême des Etats-Unis (2), avait consacré la règle que les navires de commerce étrangers étaient soumis à la seule juridiction territoriale. Mais déjà, en 1845, le célèbre publiciste Wheaton

(1) J. de Droit privé 91, page 1098
(2) Perels, op. cit. p. 85.

s'était rangé à la théorie française et en 1853 les Etats-Unis avaient conclu avec la France une convention inspirée de l'esprit de l'avis de 1806. De nos jours la jurisprudence américaine semble s'être ralliée elle aussi au système français. En 1870, au moment de la guerre franco-allemande un navire prussien, *l'Elwine Kreglin*, qui se trouvait dans le port de New-York n'osait franchir la passe de peur d'être capturé par les bateaux français qui croisaient au large de Long-Island. Aprés quelques jours d'attente l'équipage du vapeur allemand refusa de servir plus longtemps dans de pareilles conditions et quitta le bord en masse en réclamant le paiement des gages arriérés. Le capitaine refusa et, considérant ses marins comme déserteurs, demanda que des poursuites contre eux soient dirigées par les tribunaux américains ; l'équipage attaqua à son tour le capitaine devant le tribunal de district de New-York qui condamna du reste ce dernier. Appel ayant été interjetté devant la Cour de circuit celle-ci déclara l'incompétence des juridictions américaines disant qu'aucune atteinte n'avait été portée à la tranquillité du port.

Plus récemment, le 6 octobre 1856 une rixe ayant éclaté à Jersey-City à bord d'un bateau belge *le Noorland* (1), entre deux marins belges, Vildenhus et Fijeus, rixe qui fut terminée par la mort d'un des deux combattants, le meurtrier fut arrêté malgré les protestations du consul ; la Cour de circuit s'étant déclarée incompétente, le 10 janvier 1887 la Cour suprême déclarait : « que tombaient sous la compétence des lois de la République, tou-

(1) Journal de Droit international privé 1888. 417.

tes les infractions étant de nature à troubler la paix publique ».

Les quelques imperfections que renfermait la théorie française de 1806 ont amené notre pays à modifier tant soit peu l'avis du Conseil d'Etat, soit dans des décisions de jurisprudence, soit dans les multiples conventions signées par notre pays avec des Etats étrangers.

En 1859 à la suite de l'affaire du *Tempest* (1) la Cour de cassation s'éloigna un peu de l'esprit de l'avis de 1806 et modifia dans un sens plus ample la théorie française.

Au mois de Septembre 1858, à bord d'un navire américain le *Tempest*, à l'ancre dans le port du Havre, le capitaine en second avait assassiné un matelot, et blessé gravement un autre marin. Menacé d'être lynché par ses hommes, le coupable se réfugia à grand peine sur le territoire français et se constitua prisonnier entre les mains de la Gendarmerie. Traduit devant la Cour d'assises de la Seine Inférieure, sous l'inculpation d'assassinat, il fut condamné, malgré l'exception d'incompétence soulevée par son avocat, exception fondée sur l'article 8 de la Convention consulaire de 1853 entre la France et les Etats-Unis, qui soumettait tous les actes de discipline intérieure, aux consuls des deux pays, exclusion faite des autorités locales. Un pourvoi ayant été porté devant la Cour de cassation, celle-ci par son arrêt du 25 février 1859 affirma la compétence des autorités françaises.

(1) Dalloz, 1859.1.88.

En affirmant ainsi les droits de la souveraineté territorriale, la Cour de cassation, est allé au delà des limites étroites de l'avis de 1806. Il ressort en effet des considérants de son arrêt : que chaque Etat est intéressé à la juridiction souveraine sur son territoire ; chaque Etat est intéressé à la repression des crimes et des délits, commis dans ses ports même par un membre de l'équipage d'un bateau de commerce :

1° Si le fait est de nature à compromettre la tranquillité du port ;

2° Si l'intervention de l'autorité locale a été réclamée ;

3° Si l'acte incriminé, constitue un crime de droit commun, que sa gravité ne permet à aucune nation de laisser impuni, sans porter atteinte à ses droits de souveraineté juridictionnelle et territoriale, parce que le crime est par lui-même, la violation, la plus manifeste, comme la plus flagrante, des lois que chaque nation est chargée de faire respecter dans toutes les parties de son territoire.

Cette doctrine qui constituait un sérieux progrès ne parait pas en somme avoir influé de façon marquante sur la jurisprudence, c'est ainsi que la Cour d'Alger (1) par son arrêt du 19 août 1873 déclare : « Attendu que le fait poursuivi, s'est passé à bord d'un bâtiment de commerce étranger, entre gens de l'équipage, que dès lors, la juridiction territoriale ne pourraît en connaître qu'autant que la tranquillité du port, aurait été troublé, ou que le secours aurait été réclamé, ce qui ne se rencontre pas dans l'espèce. Attendu... »

Certaines modifications furent aussi apportées à la

(1) Revue de Droit international, 1882, page 79.

théorie de 1806 par le Droit conventionnel ; la France à signé en effet nombre de conventions sur ces matières telles que : 1845 avec l'Equateur, 1846 avec le Chili, 1848 avec le Guatémala, 1852 avec la Sardaigne, 1853 avec les Etats-Unis, 1853 avec le Portugal, 1856 avec le Vénézuela, 1857 et 1874 avec la Russie, 1860 avec le Brésil. 1862 avec l'Espagne, 1862 avec l'Italie, 1876 avec la Grèce, 1878 avec le Salvador. Il est à remarquer du reste que toutes ces conventions, évidemment inspirées de l'avis de 1806, ne contiennent pas de clause expresse stipulant que l'Etat souverain du port, renonce à l'exercice de son droit de juridiction criminelle, à raison des crimes et délits commis à bord des navires étrangers.

Le Droit conventionnel apporte dans son ensemble trois modifications en la matière :

1° Au lieu de se servir de l'expression « faits qui troublent la paix publique » les conventions emploient les mots « seraient de nature à troubler la paix publique », il y a là une relation évidente avec la jurisprudence de la Cour de cassation en 1859, permettant d'englober les crimes de droit commun, commis à bord par des gens d'équipage, dans la sphère d'action de la juridiction territoriale ;

2° Dans le traité de 1843, conclu avec le Vénézuela, apparait pour la première fois l'importante restriction basée sur la nationalité des coupables et des victimes et soumettant à la juridiction locale toutes les infractions dans lesquelles un national du pays côtier viendrait à être impliqué. Cette modification a été du reste intercalée dans la plupart des traités postérieurs ;

3° Enfin la clause du secours réclamé a disparu de la presque unanimité des conventions, sauf peut-être du traité franco-péruvien de 1861. Le secours à apporter est rendu obligatoire, mais il n'est plus attributif de compétence. L'article 8 de la convention avec les Etats-Unis contient les dispositions suivantes : « Les autorités locales ne pourront s'immiscer à aucun titre dans les différends et devront prêter main-forte ».

C'est en somme à la théorie de 1806, modifiée soit par la jurisprudence, soit par les traités, que s'est rangé l'institut de Droit international dans son règlement sur le régime des navires (1), (session de la Haye 1898). Après l'article 25 qui soumet le navire à toutes lois de police et de surveillance et à toutes les dispositions règlementaires locales, l'article 29 déclare : « Les navires de toutes nationalités, par le seul fait qu'ils se trouvent dans un port ou une portion de mer, dépendant du même régime, sont soumis à la juridiction territoriale sans distinction à raison des faits qui se sont produits à bord ou à terre » et plus loin l'article 30 « Par exception les faits commis à bord des navires, dans un port, qui ne constituent que des infractions à la discipline et aux devoirs professionnels du marin, ne relèvent que de la justice nationale du bord, à moins que ces faits ne soient de nature à troubler la tranquillité du port. Mais dans ce dernier cas la juridiction locale ne peut devenir compétente que si le fait constitue en même temps qu'une infraction disciplinaire un crime de droit commun ».

(1) Voir Annuaire de l'institut, Session 1898. 17e vol., page 280.

Ainsi donc, la condition pénale des navires de commerce sur les eaux nationales des Etats, est réglée de la façon suivante : « Toutes les lois de police et de surveillance, tous les règlements en vigueur édictés par le souverain local, s'appliquent aux navires de commerce qui se trouvent sur le territoire maritime des Nations. Toutes les infractions commises par leurs équipages, qu'elles aient été accomplies à bord ou non, tombent sous la coupe de la juridiction territoriale, mais l'Etat riverain peut abandonner à la loi de pavillon des navires, la connaisance des infractions internes, à moins qu'elles ne soient de nature à troubler la paix publique ».

1° Tous les règlements sur l'entrée et la sortie dans les ports, le balisage, les incendies, les prescriptions sanitaires, la place dans les ports étant établis et dans une mesure, de sûreté générale à tous les navires et surtout dans une mesure de sureté particulière à l'Etat propriétaire du territoire maritime ; le souverain qui les édicte, a le droit absolu d'en imposer l'exécution aux navires qu'il reçoit sur sa mer nationale. Il est fort rare, d'ailleurs, que ce droit de l'Etat côtier soit méconnu, du reste, lorsque par suite de la violation de telles prescriptions, les tribunaux de l'Etat, dont on a transgressé les règlements interviennent, ils ne perdent pas l'occasion qui leur est offerte, d'affirmer une fois de plus, les droits intangibles du souverain territorial. C'est ainsi que le capitaine Lhoret, du vapeur espagnol *Besos* (1), ayant contreveuu à l'arrêté du préfet d'Oran, en laissant échapper un individu con-

(1) J. de. D. international privé, page 1162.

signé à son bord, le tribunal de simple police, attendu « que les lois de police et de sureté obligent tous ceux qui habitent sur le territoire, que cette expression s'étend évidemment, à ceux qui n'y font que passer et qu'y toucher, on ne saurait prétendre qu'un navire de commerce mouillé dans un port étranger, doit être considéré comme la continuation de son pays de pavillon », condamna le capitaine à cinq francs d'amende et 3 jours de prison.

2° Toutes les infractions commises par les équipages étrangers, à bord ou non, sont de la compétence de la la juridiction territoriale. Au premier plan, doivent être comptées les infractions commises au préjudice de l'Etat côtier ou de ses représentants. Aussi le 15 septembre 1844, un vol ayant été commis dans un port français au préjudice du gouvernement français, la Cour d'Alger déclara la compétence des tribunaux français (1). De même dans l'affaire du *Superbo* (2), trois mats autrichien mouillé à Nantes, à un endroit du port qui génait la circulation ; le maître du port ordonna au capitaine de larger ses amarres pour laisser passer un navire qui voulait entrer. Le second du bord répondit fort grossièrement à notre fonctionnaire et finalement après l'avoir insulté, il le menaça ; le Procureur de la République ordonna aussitôt son arrestation.

3° Enfin, peut être abandonnée à la loi du pavillon

(1) Aff. Scotto Dalloz. Répertoire. Organisation maritime, page 1855.

(2) Revue générale de Droit public 1894. 63.

des navires, la connaissance, des infractions internes qui ne sont pas de nature à troubler l'ordre public.

Comme nous l'avons laissé préssentir dans le cours de ce chapitre, c'est ici que des modifications s'imposent. L'expression, faits qui sont de nature à troubler l'ordre public, est évidemment un progrès sur les anciens errements de l'avis de 1806, mais il nous semble qu'on aurait tout à gagner, à ne tenir compte ici que de la gravité intrinsèque des infractions et déclarer, par exemple, que les actes délictueux punis d'une peine déterminée, tombent sous la compétence de la juridiction territoriale. C'est ainsi que l'arrêt de la Cour de Cassation de 1859, assure aux tribunaux locaux la connaissance des crimes de droit commun ; la loi anglaise intervient de même chaque fois qu'il y a eu mort d'hommes (aff. de la Franconia), la jurisprudence américaine est dans le même sens (aff. du Noorland) ; il y a, là une tendence évidente de la plupart des Etats (1) ; mais enfin l'existence de dispositions législatives supprimant la clause, « de nature à troubler l'ordre » et la remplaçant par les mots : les crimes et délits punis de telles et telles peines » serait d'un précieux concours.

Bien évidemment de l'ensemble de ces règles il résulte qu'il ne peut être question d'un droit d'asile à bord des bateaux de commerce. Un criminel s'étant réfugié à bord

(1) Journal de Droit international privé 1890, page 96. Les autorités de l'île de Cuba refusèrent de connaître d'un meurtre commis le 16 juillet 89, à bord du Charles Morand, à l'ancre à San Ramon Mazanillo, ou un matelot, Pierre Lynch tua le premier officier. Contra.

d'un de ces navires, les autorités locales peuvent se livrer à toutes les perquisitions nécessaires et se saisir de l'individu recherché. Les vaisseaux de commerce ne sont en effet exempts de la police, comme de la juridiction locale, que quant aux faits qui ne troublent pas la tranquillité du port et n'atteignent pas les intérêts du souverain territorial ; or, le refuge d'un criminel est une atteinte portée, et aux intérêts de l'Etat côtier, et à l'indépendance du souverain local dont les volontés sont ainsi contrariées. Rien ne justifie ici un traitement de faveur si étendu ; sans être le moins du monde indispensable, ni même utile aux navires étrangers, une telle exemption accordée par l'Etat riverain serait pour ce dernier dangereuse et humiliante. Aussi le droit d'arrestation existe pour l'autorité locale à bord de tous les navires sur les eaux nationales, même s'il s'agit de réfugiés politiques. Le bâtiment français l'*Océan* (1) ayant embarqué à Grâo, M. Sotelô, poursuivi pour cause politique, lors d'une escale à Alicante ce navire fut visité par les autorités locales qui s'emparèrent du réfugié ; le capitaine protesta, vainement du reste, aucun principe du Droit des Gens n'avait été violé (2).

Ainsi donc toutes visites, perquisitions, enquêtes, arrestations, sont légitimes à bord des navires, sur la mer nationale d'un Etat, de la part des représentants de cet Etat ; mais il est juste d'ajouter qu'on doit procéder

(1) Calvo, t. I, page 539.

(2) Voir Droit de refuge à bord des navires étrangers, J. D. I.P. 1891, page 780, article de Frédéric Coudert, avocat à New-York, aff. de l'*Acapulco* (général Barrundia) et aff. de l'*Honduras*.

à ces formalités non seulement avec toutes les garanties qu'accorde la loi locale, mais encore que le consul de l'Etat national du navire doit être prévenu de leur accomplissement. Evidemment cette démarche peut avoir des inconvénients, en ce sens que le capitaine, renseigné par cela même, est en mesure de soigneusement cacher le réfugié à son bord ; aussi la circulaire française du ministre de la marine en date du 24 juin 1856 prescrit aux autorités maritimes d'agir sans réclamer le visa du consul. Si on prévient ce dernier, ce sera simplement à titre de courtoisie.

Mais les droits des Etats, touchant la condition pénale des navires marchands, sur leurs eaux nationales, débordent quelquefois en dehors des limites que nous venons de tracer.

Tout d'abord, une infraction commise par un navire ou à son bord, hors la mer intérieure d'un état, peut tomber sous la compétence des juridiciions de cet Etat, si les actes préparatoires à l'acte délictueux ont été accomplis, sur son territoire maritime. L'arrêt du 21 avril 1874 rendu par la Cour suprême de Santiago, dans l'affaire du *Fœna* (1), est très explicite en déclarant que le crime de baraterie, le naufrage volontaire d'un navire, à quelques milles de la côte, ne saurait donner lieu à une poursuite criminelle des tribunaux du pays riverain, à moins que les actes préparatoires du crime, ne se soient produits dans les ports de ce pays.

(1) J. de Droit international privé, 1887, page 750.

De plus, du fait de la présence, sur la mer nationale d'un état, d'un navire antérieurement coupable dans les mêmes eaux, il faut conclure la compétence de la juridiction riveraine.

La question délicate à résoudre ici, c'est de savoir si, au point de vue juridique, le navire est véritablement le même ; c'est-à-dire, si il a le même capitaine, le même propriétaire, s'il a oui ou non changé de personnalité. Il y a encore aussi à examiner si son retour dans les eaux nationales du pays, où il a déjà commis une infraction, a été volontairement exécuté, ou bien au contraire s'il n'a pas été imposé par un cas de force majeure ce qui constituerait alors le cas de relâche forcée. Si le navire est toujours identique à lui même, si la relâche a été involontaire, la compétence de la juridiction riveraine, s'impose évidemment comme l'a décidé, la jurisprudence française.

Le 24 avril 1832, le vapeur sarde le *Carlo-Alberto* (2) partait de Livourne, se donnant Barcelone comme destination. Dans la nuit il s'arrêta en face d'une petite bourgade italienne, prît à son bord la duchesse de Berry et sa suite, puis s'en alla croiser en face de Marseille, où il fut accosté par un bateau pêcheur qui débarqua les passagers. Pendant que la duchesse de Berry voyait manquer son projet, et se faisait interner à Blaye, le *Carlo-Alberto* alla faire du charbon à Rosas, puis reprit la route d'Italie ; mais le manque de combustible le força d'aller relâcher à la Ciotat. Dans ce port, le croiseur français le

(2) Phases et causes célèbres du Droit Maritime. De Cussy, livre II, chap. XII, page 84.

Sphinx, qui suivait le navire italien, captura le *Carlo-Alberto*, et mit la main sur l'équipage et sur la suite de la duchesse. Des poursuites ayant été intentées devant la Chambre des mises en accusation de la Cour d'Aix, le 6 août 1852, celle-ci renvoya le capitaine du bateau italien devant la Cour d'Assises des Bouches-du-Rhône sous l'inculpation de participation à un complot, contre la sûreté de l'Etat. La Cour décida que de telles arrestations étaient nulles, comme ayant été opérées dans le cours d'une relâche forcée, et dans des circonstances : « qui par leur nature, doivent être mises par une nation policée, sous la sauvegarde de la bonne foi et de la générosité ». Le ministère public, frappa cet arrêt, d'un pourvoi en cassation. Dans son réquisitoire devant la Cour suprême, l'Avocat général, posa le principe que d'après l'art. III du Code civil, tout navire et tout étranger, est obligé de se conformer aux lois de police et de sûreté, dans les eaux nationales. Il fit valoir de plus, que l'exception de relâche forcée, ne devait s'appliquer ici, en faisant remarquer, que si le manque de combustible, avait contraint le *Carlo-Alberto*, à relâcher à la Ciotat, la tempête n'y était pour rien, ce navire ayant en effet usé son charbon, moins pour résister au gros temps, que pour accomplir, sa croisière criminelle, en face du port de Marseille. L'affaire renvoyée à la Cour d'Assises de Montbrison fut d'ailleurs terminée par un acquittement.

Enfin le droit d'arrestation à l'égard des navires qui ont commis une infraction ou dont un ou plusieurs membres de l'équipage se sont rendus coupables d'un acte délictueux, n'est pas limité, pour le souverain côtier à la

seule étendue de son territoire maritime. L'infraction une fois commise sur les eaux nationales, si le navire coupable ou qui emporte les délinquants s'enfuit sur la haute mer, l'état sur les possessions duquel à eu lieu l'infraction a le droit de poursuivre sur la mer libre et d'arrêter ce navire et d'emmener les coupables subir dans ses ports les arrêts de la juridiction territoriale. Bluntschli déclare que si l'équipage d'un navire étranger s'est rendu coupable d'une infraction soit à terre après un débarquement, soit à bord d'un navire, l'Etat côtier peut valablement exercer un droit de poursuite sur la mer libre pourvu que cette poursuite soit continue. Tous les Etats sont aujourd'hui d'accord sur cette restriction du droit de poursuite, de plus on a généralement admis qu'il fallait que le flagrant délit soit dûment constaté. En imposant ces conditions la doctrine internationale (1) a voulu faire preuve de mansuétude à l'égard des coupables. En déclarant que la poursuite devait être continue, elle entendait prescrire, qu'elle ne devait pas être abandonnée puis reprise, un navire ayant échappé aux recherches devant jouir dès lors de la faveur de n'être plus poursuivi ni arrêté.

Il existe en outre une autre restriction au droit de poursuite, et celle-là plus fertile en incidents. Ce droit

(1) Annuaire de l'institut de D. international. Session de Paris 1894; tit. 8 du règlement : « L'Etat riverain a le droit de continuer sur la haute mer la poursuite commencée sur la mer territoriale, d'arrêter et de juger le navire qui aurait commis une infraction dans la limite de ses eaux. La poursuite est interrompue dès que le navire entre dans la mer territoriale de son pays ou d'une tierce puissance ; le droit de poursuite cesse, dès qu'il sera entré dans un port de son pays ou d'une tierce puissance.

ne peut s'exercer qu'en raison d'une infraction commise par l'équipage, ou par le capitaine, ou en raison de l'accomplissement d'un acte délictueux relatif aux prescriptions sanitaires ou d'intérêt militaire ; il ne sera pas possible de l'exercer si l'infraction a eu pour auteur un simple particulier qui a pris passage à bord du navire en cachant sa véritable identité. Ainsi, un condamné s'étant évadé de prison et s'étant embarqué sur un navire en partance sans que le capitaine ait été mis au courant de ce fait, une fois le navire sur la pleine mer, les bateaux de l'Etat riverain ne pourront exercer à son égard le droit de poursuite.

Des difficultés internationales se produisirent en 1857 à propos d'un vapeur sarde, le *Cagliari*, qui avait quitté le port de Gênes à destination de Tunis. Il avait à son bord 27 révolutionnaires italiens qui s'étant soulevés pendant le voyage forcèrent le capitaine à relâcher à Monza, où ils allèrent contribuer à l'évasion de certains condamnés politiques. Puis, s'étant fait débarquer au fond du golfe de Policastro, ils essayèrent de soulever le pays ; mais un croiseur de la marine royale des Deux-Siciles, intrigué par les allées et venues de ce bateau avait surveillé les agissements du *Cagliari*, s'étant mis à sa poursuite, il l'arrêta presqu'aussitôt après son départ du golfe de Policastro ; l'équipage tout entier passa sous les verroux. Le gouvernement sarde protesta, ainsi que l'Angleterre, qui réclama la mise en liberté immédiate de deux mécaniciens du navire, nationaux britanniques ; le gouvernement de Naples dut céder ; il accorda une indemnité considérable aux mécaniciens anglais, mais il garda le bateau. La question, et elle ne fut point

éclaircie, était de savoir ici si oui ou non les actes hostiles au gouvernement des Deux-Siciles avaient eu lieu avec le consentement de l'équipage ou du capitaine, ce qui aurait alors pleinement autorisé le droit de poursuite sur la haute mer.

Avant de terminer cette étude; il nous reste quelques mots à dire sur les questions d'abordage, au sujet de la compétence de la juridiction qui doit régler les collisions sur les eaux nationales.

Pour déterminer les responsabilités pénales nées de telles questions, il y a lieu d'appliquer la loi côtière. Les partisans les plus absolus de la loi de pavillon, se rangent, du reste, à cet avis (1) et le congrès commercial d'Anvers, a adopté la résolution suivante : « L'abordage dans les ports, fleuves et autres eaux intérieures, est réglé par la loi du lieu où il se produit ». La plupart des Etats font naturellement application de la loi territoriale, lorsque les abordages ont eu lieu sur leur mer nationale entre navires étrangers, mais ils sont moins disposés à appliquer le même principe, si la collision a eu pour théâtre les eaux intérieures d'un Etat étranger. En Angleterre l'act du 29 juillet 1862 décide l'application de la loi anglaise, au cas d'abordage dans la mer nationale d'un Etat étranger, si un navire anglais y est impliqué (2), mais pourtant, à la suite de l'affaire du *Chilian* et de l'*Augusta* (3) en 1886, il semblerait que la Grande-

(1) J. de Droit international privé. 1882, page 640, cit. de M. Lyon Caen.

(2) Affaire du Halley. Voir J. de D. I. P. 1879, page 529.

(3) Voir J. de D. I. P. 1888, page 114.

Bretagne soit disposée à reconnaître la suzeraineté de la loi locale : la loi française (l'abordage ayant eu lieu dans le bassin de l'Eure à Evreux) interprétée dans la cour d'amirauté par maître Clunet, du barreau de Paris et maître Lecouflet du barreau du Hâvre, ayant servi à établir les responsabilités.

Les tribunaux allemands auraient aussi une tendance à décréter l'application de la loi de pavillon. Une collision s'étant produite dans le port de Curaçao, entre un navire anglais, le *Médiator* et un bateau allemand, le *Thuringia*, par un arrêt du 5 juillet 1884, le tribunal de l'Empire déclara que la loi allemande était seule applicable et qu'il n'y avait pas lieu de se préoccuper de la loi hollandaise : « La loi de l'abordeur étant préférable à la *lex fori* ». dit l'arrêt (1), sans justifier du reste cette déclaration.

Les tribunaux belges, par contre, font application presque absolue de la *lex fori*. Le 28 mai 1883, le tribunal de commerce d'Anvers, appliquait, en effet, la loi belge, entre deux navires de nationalité différente, qui s'étaient abordés sur la mer nationale de la Belgique. La Cour de Bruxelles (2), le 11 novembre 1884, ratifia pleinement ce jugement. C'est dans ce sens, on doit l'espérer, que se dirigera la jurisprudence ; le commerce maritime à tout à gagner à ce que l'œuvre de la justice, soit ainsi rendue plus facile par l'application de cette règle de compétence, qui est à la fois la plus commode et la plus logique.

(1) Voir J. de D. I. P. 1887, page 339.
(2) Revue d'Anvers 1883

Tel est en somme, au point de vue de la loi pénale, la situation des navires de commerce, sur la mer nationale des Etats civilisés. Dans les pays de capitulations, la loi riveraine, n'est au contraire jamais reçue à intervenir ; sur les eaux intérieures de ces Etats, c'est la loi du pavillon qui s'applique aux navires. Toutes les infractions commises par les vaisseaux ou à leur bord, sont portées, soit aux tribunaux consulaires, soit aux tribunaux internationaux et celà même pour les infractions intéressant l'ordre public des pays côtiers ; les représentants de l'Etat national des navires incriminés ayant le droit absolu d'intervenir dans toutes les poursuites.

Aussi en 1893, l'attitude de l'administration douanière égyptienne, qui avait fait visiter un voilier grec à son entrée dans le port d'Alexandrie et saisi à son bord une cargaison de haschisch, marchandise prohibée, souleva-t-elle les énergiques protestations de la Grèce (1). Cet Etat s'appuyait sur la convention du 25 mars 1855, accordant aux navires grecs le traitement de la nation la plus favorisée ; or un traité de 1890 entre l'Allemagne et le gouvernement Khédivial, déclarait que les douaniers égyptiens ne pouvaient se livrer à la visite d'un bateau allemand sans en avoir averti les agents consulaires. Les énergiques et fort justes revendications du Gouvernement Hellenique furent entendues, le Khédive dut faire des excuses.

De même dans l'affaire du vapeur postal l'*Armenie* (2)

(1) Revue générale de droit int. public 1894, page 477.

(2) Revue Générale de D. int. public, 1895, page 623. Voir dans le même ordre d'idées page 626 du même ouvrage, l'affaire de la *Circassie* en date du 3 juin 1895.

de la compagnie française Paquet, que les autorites du port de Cavac (Turquie) voulurent empêcher de sortir de la rade, le 7 octobre 1894, sous un motif quelconque, mais en réalité pour surveiller à leur aise des arméniens qui s'étaient embarqués. Le retard d'un jour imposé au vapeur fut très préjudiciable à la compagnie, aussi le Gouvernement Français fit-il entendre à ce sujet de sérieuses réclamations. Le Ministre des affaires étrangères fit parvenir au Sultan une note dans laquelle il rappelait la capitulation du 28 mars 1840, et il ajoutait : « L'inviolabilité qui couvre en Orient, la personne des ressortissants étrangers, ainsi que leur domicile, s'étend à plus forte raison, aux navires étrangers ». L'incident fut réglé le 30 mars 1895 ; la sublime Porte, accordait toutes les indemnités réclamées, et promettait à l'avenir de mieux respecter les traités.

Ainsi donc dans les pays de capitulations la mer nationale est censée non existante, c'est en effet un régime à peu près analogue à celui de la haute mer qui domine dans ces parages, les navires continuant à demeurer sous la coupe de la loi de leur pavillon.

Nous voici arrivés au terme de cette étude. Pendant la durée de notre travail nous nous sommes efforcés de rester fidèle au principe de la non exterritorialité des navires. La théorie du territoire flottant, nous a paru en effet sujette à de trop nombreuses exceptions pour constituer un système vraiment juridique et exposée à trop d'exagérations pour ne pas être dangereuse. Et cela nullement pour soustraire les navires à leur loi nationale à laquelle au contraire nous avons essayé d'accorder la

plus large part. La loi du pavillon n'a aucun besoin en effet de cette chimérique fiction pour rester dans bien des cas souveraine, en toutes occasions le plus possible ménagée.

Quand les navires, en possession de tous leurs moyens, sillonnent la haute mer, le système d'extéritorialité, est tout au moins inutile, pour réclamer à leurs bords l'application de leur loi nationale ; sur le patrimoine commun des Etats, tous les peuples étant les uns vis-à-vis des autres, dans une position d'égale indépendance, il est naturel de laisser la loi de chacun régir ses navires nationaux.

Mais, lorsque les bateaux pénètrent sur le territoire maritime des Etats, possession qui ne se distingue en rien du territoire terrestre, il serait évidemment dangereux pour le gouvernement local de laisser, en dehors de sa souveraineté, les faits et gestes des navires et de leurs équipages qui séjournent sur son domaine. L'intérêt supérieur du souverain local, exige qu'il refuse aux vaisseaux toute identification avec le territoire de leur patrie, pour ne voir en eux que ce qu'ils sont en réalité, de simples personnalités, à maints titres, il est vrai, dignes des égards qu'on leur accorde, mais qu'on ne peut sans danger exempter des juridictions territoriales.

Aix, le 4 Juin 1901.
Vu : *Le Président de la Thèse,*
G. BRY.

Vu :
Le Doyen,
G. BRY.

Vu et permis d'imprimer :
Le Recteur,
BELIN.

INDEX BIBLIOGRAPHIQUE

Annales de l'Ecole Libre des Sciences Politiques.
Annuaire de l'Institut de Droit international.
Archives Diplomatiques.
Bluntschli. — Le Droit international codifié. Traduction Lardy.
Bonfils. — Manuel de Droit international public, 1898.
Bry. — Précis élémentaire.
Bulletin des Lois.
Dalloz.
Calvo. — Le Droit international théorique et pratique, 5e édit.
Carnazza-Amari. — Traité de Droit international public. Traduction Montanari-Revest.
Cussy (de). — Phases et causes célèbres du Droit maritime des nations.
Fedozzy-Prospero, avocat à Padoue. — R. G. D. I. P., 1897.
Féraud-Giraud. — Etats souverains, etc.
Fiore-Pasquale. — Nouveau Droit international public. Traduction Antoine.
Geouffre de la Pradelle. — Du Droit de l'Etat sur la mer territoriale, R. G. D. I. P., 1898.
Godey. Thèse. — La mer côtière.
Guillibert. — De l'insaisissabilité dans les rapports internationaux des navires affectés au service postal, J. D. I. P., t. XII.
Hautefeuille. — Droits et Devoirs des navires neutres.
Heffter. — Le Droit international de l'Europe. Traduction Bergson. Notes de Geffcken.
Jarry (Maurice). Thèse Paris. — Crimes et délits commis dans les eaux étrangères.
Journal de Droit international privé.
Klüber. — Droit des Gens modernes de l'Europe. Notes de Ott.
Lyon-Caen. — J. D. I. P., 1882,
Martens (de). — Traité de Droit international. — Traduction A. Léo.

Morse Peter. — J. D. I. P., t. XVIII.

Morton P. Henry. — Juridiction des Cours d'Amirauté.

Ortolan. — Règles internationales et diplomatie de la mer.

Padoa-Bey. — Bulletin de Jurisprudence Egyptienne. Revue de Droit maritime, 1892.

Perels. — Manuel de Droit maritime international. Traduction Arendt.

Pezeril. Thèse, Paris. — Navires de commerce français dans les eaux étrangères.

Philimore. — Commentaries upon international law.

Pinheiro-Ferreira. — Cours de Droit public.

Pradier-Fodéré. — Traité de Droit international public français et américain.

Rayneval (de). — Institutions du Droit de la nature et des gens.

Renaud. — J. D. I. P., t. VI. — Juridiction criminelle des états sur leur mer territoriale.

Revue de Droit Maritime.

Revue de Droit international et de Législation comparée.

Revue de Législation et de Jurisprudence.

Revue Générale de Droit international public.

Rossi (Vittorio de). — J. D. I. P., 1889.

Rostworowski (comte de). — Condition Juridique des navires de commerce dans les ports étrangers. Annales de l'Ecole libre des sciences politiques, t. IX et X.

Schiatarella. — Del Territorio.

Tessier. Thèse, Paris. — Condition des navires dans les rapports internationaux.

Wheaton. — Histoire du Progrès du Droit des Gens en Europe et en Amérique, depuis la paix de Wesphalie jusqu'à nos jours.

TABLE DES MATIÈRES

Pages

INTRODUCTION 5

CHAPITRE PRÉLIMINAIRE. — *De la Nationalité des Navires.* 11

CHAPITRE PREMIER. — *Des Navires sur la haute mer* 29

Section I. — Dérogations provenant des traités internationaux 31

Section II. — Dérogations provenant de la nature même des infractions 40

§ I. Infractions internes 42

§ II. Infractions externes 46

intentionnelles (la piraterie) 46

non intentionnelles (l'abordage) 54

CHAPITRE DEUXIÈME. — *Des navires sur la mer côtière* ... 62

CHAPITRE TROISIÈME. — *Des navires sur la mer nationale* 92

Section I. — Condition pénale des navires de guerre 96

§ I. Actes délictueux des navires 106

§ II. Actes délictueux des équipages débarqués ... 111

infractions commises au service commandé. 111

infractions commises en dehors du ser. com. 112

Des navires assimilés aux vaisseaux de guerre 116

Section II — Condition pénale des navires de commerce. 125